

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 10 september 2014

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

Datum: woensdag 10 september 2014
Aanvang: 20:00 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: Mw. N.G.J. Temmink
Griffier: dhr. W.T. Meijer t.(050) 367 77 26

Opening

Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op agendapunten (pdf)

A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

A3. Afspraken en planning

a. Besluitenlijst 11 juni 2014

Bijlage - Besluitenlijst 11 juni 2014 (pdf)

b. Lange Termijn Agenda

Bijlage - LTA B&V september 2014 (pdf)

c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties

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

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

A4. Conformstukken

a. Strafbaarstelling van artikel 11 Afvalstoffenverordening
(raadsvoorstel 28 mei 2014)

Raadsvoorstel - Strafbaarstelling artikel 11 van de Afvalstoffenverordening
(pdf)

b. Slot- en nacalculatie Sanering Riolering 2010
(raadsvoorstel 3 juli 2014)

Raadsvoorstel - Slot- en nacalculatie sanering riolering 2010 (pdf)

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 10 september 2014

- c. GrESCo investeringen renovatie aula begraafplaats Selwerderhof
(raadsvoorstel 4 juli 2014)
Raadsvoorstel - GrESCo investeringen renovatie aula begraafplaats Selwerderhof (pdf)
- d. GrESCo investeringen nieuwbouw Buurtcentrum Bessemoer
(raadsvoorstel 4 juli 2014)
Raadsvoorstel - GrESCo investeringen nieuwbouw Buurtcentrum Bessemoer (pdf)
- e. Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen
(raadsvoorstel 4 juli 2014)
Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen (pdf)
- f. Kredietaanvraag project Toegankelijke Bushaltes fase V
(raadsvoorstel 31 juli 2014)
Raadsvoorstel - Kredietaanvraag project Toegankelijke Bushaltes fase V (pdf)

A5. Rondvraag

B Inhoudelijk deel

- B1. Ontwerp Tunnel Paterswoldseweg**
(raadsvoorstel 21 augustus 2014)
Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg (pdf)
Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen CU over tunnel Paterswoldseweg (maart/april 2014) (pdf)
Bijlage - Verslag 12 februari 2014 (pdf)
Ingekomen stukken - Rein advocaten namens Coop Lubbers inz Paterswoldsewegtunnel (pdf)
Bijlage - link naar gemeentelijke info over tunnel, met o.a. video's (pdf)
Ingekomen stukken - Reactie Tunnel in Paterswoldseweg Fietzersbond Gr (pdf)
- B2. Afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en voorbereiding marktbenadering**
(collegebrief 9 juli 2014)
Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en voorbereiding marktbenadering (pdf)
Bijlage - DVHN-20140821-Mansveld luchtkwaliteit ringweg Zuid (pdf)
Bijlage - DVHN-20140825-tunnel zo smal mogelijk (pdf)
Ingekomen stukken - Inspraak hr. Menger bij provincie (pdf)

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 10 september 2014

Bijlage - Inspraak Menger (pdf)

- B3.** ARCG jaarrapport 2013 en ontwerpbegroting 2015
(collegebrief 10 juni 2014)
Evt. wensen en bedenkingen vooraf bij griffie indienen, zie uitnodigingsbrief!
Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015 (pdf)

C Huishoudelijk deel

- C1.** Ingekomen stukken
Lijst ingekomen stukken B&V 10 sept (pdf)
- C2.** Vaststelling verslagen 21 mei en 11 juni
Verslag 21 mei 2014 - rekening (pdf)
Verslag 11 juni 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.

U kunt deze vergadering live volgen via www.gemeenteraad.groningen.nl

Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op agendapunten

Onderwerp Uitnodiging commissievergadering 10 september a.s.

Leden raadscommissie B&V

Telefoon (050) 367 77 26	Bijlage(n)	Ons kenmerk
Datum 29 aug. '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 10 september 2014 om 20.00 uur in de oude Raadzaal op het Stadhuis.

Conformstukken

Hieronder een flink aantal raadsvoorstellen. Hebben een hoog technisch gehalte. Mocht u toch bespreking wensen, dan graag even tijdig doorgeven.

Paterswoldsewegtunnel

Hoofdonderwerp voor deze vergadering. Eerder is hierover in uw commissie gesproken op 12 februari jl. Het verslag van die vergadering voeg ik toe, evenals de antwoorden op de schriftelijke vragen van de ChristenUnie over dit onderwerp. Zoals u eerder gemeld is er op 8 september a.s. om 19.00 uur (voorafgaand aan de fractievergaderingen) een **technisch vrageuur** hieromtrent; deze vindt plaats in de oude raadzaal. Maakt u hier alstublieft gebruik van om technische vragen in de commissie te voorkomen.

Zuidelijke Ringweg

De vorige commissievergadering ging (vrijwel) uitsluitend over de Zuidelijke Ringweg. Naar aanleiding van de bespreking en de moties die in de daaropvolgende raad zijn aangenomen is er een collegebrief verschenen over de wijze waarop de wensen van de raad door de stuurgroep zijn gehonoreerd. Tevens gaat de brief over het vervolgproces. Eerder deze week is er mailcontact geweest over de wijze van agenderen van deze brief. Duidelijk is geworden dat in ieder geval de moties over snelheid, luchtkwaliteit, werkgelegenheid (SROI), en schermen Stadspark aan de orde moeten komen. Daarnaast is er behoefte om te spreken over de recente ophef over de breedte van de tunnel en de uitspraken van staatssecretaris Mansveld over luchtkwaliteit (de PvdD leverde hierover twee artikelen uit het DvhN, zijn bijgevoegd). Al met al een zodanig lang lijstje dat we m.i. beter toch de

Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op agendapunten

Bladzijde 2 van 2
Onderwerp



brief in zijn geheel kunnen agenderen, met de opmerking dat het niet de bedoeling is om terug te gaan achter de besluiten van de raad in juni, maar om de verantwoording van het college wat gedaan is met die besluiten, en natuurlijk om nieuwe informatie. Dat zal ook de boodschap zijn richting mogelijke insprekers.

ARCG

Het college heeft u de jaarstukken van de ARCG voorgelegd met de mogelijkheid wensen en bedenkingen in te brengen. Dat had eigenlijk gemoeten voor 3 juli, maar kan evt. (zie laatste pagina) ook nog voor 2 oktober. Ik heb dit nog even gecheckt: de begroting is inmiddels vastgesteld, maar “mochten de raadsleden daadwerkelijk punten hebben die door het DB/AB van de ARCG als steekhoudend worden beschouwd, dan kan het bestuur besluiten om de begroting aan te passen op basis van een begrotingswijziging.” Vorige jaren zijn bij mijn weten deze stukken altijd door de raad voor kennisgeving aangenomen, maar de laatste tijd hebben we de afspraak om ‘wensen en bedenkingen’ altijd te agenderen, vandaar nu op de agenda. **Verzoek is om uiterlijk 9 september evt. wensen en bedenkingen bij ondergetekende aan te leveren. Als er geen input is, zal worden voorgesteld het punt van de agenda te halen.**

Met vriendelijke groet,
namens de voorzitter,

Wolbert Meijer,
Raadsadviseur

Bijlage - Besluitenlijst 11 juni 2014

BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 11 juni 2014
Plaats: Nieuwe Raadzaal
Tijd: 20.00 – 22.45 uur

1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD

- Raadsvoorstel Actualisatie Stedelijke Ecologische Structuur (SES)
 - Conform naar raad van 2 juli
- Raadsvoorstel Kredietaanvraag voor nieuwe parkeerautomaten
 - Conform naar raad van 2 juli
- Collegebrief Tussenstand Tracébesluit, Inrichtingsplannen en omgevingsvergunning Helperzoomtunnel Zuidelijke ringweg
 - Discussiestuk voor raad 25 juni

2. TOEZEGGINGEN

- Wethouder De Rook
 - Bezieet of verschil in reistijden m.b.t. Kammingavarianten inzichtelijk gemaakt kunnen worden
 - Wil bezien of er voor De Wijert soortgelijke maatregelen mogelijk zijn als voor Helpman ('gereedschapskist' van ir. Blom), om negatieve effecten te verzachten
 - Besluitvorming over inrichtingsplannen kan later dan over tracébesluit, komt nog apart bij raad terug (rond jaarwisseling).
 - Raad ontvangt overzicht van reacties van wijken n.a.v. gevoerde gesprekken (n.a.v. aangepaste plannen)
 - Gaat na over er meetpalen voor luchtkwaliteit kunnen komen langs de Zuidelijke Ringweg (brengt daarbij ook kosten in kaart)
 - Komt met onderbouwing van stelling dat ook bij lagere snelheden afrit Hereweg niet mogelijk is.
 - Komt met uiteenzetting over verband tussen snelheid en uitstoot fijnstof
 - Komt met een inventarisatie van lagere snelheden (dan 80 k/h) bij andere rijkswegen
 - Komt voor raadsdebat met info over mogelijkheden stadsparkschermen i.r.t. wensen Buitenhof en Piccardthof (uitkomst discussie stuurgroep 16/6)
 - Komt met doorrekening van 5^e variant van Kamminga

3. LTA, MOTIES/TOEZEGGINGEN, INGEKOMEN STUKKEN

- Besluitenlijst 14 mei
 - Toezegging HOV-as ingelost, overige toezeggingen op LTA
- Toezeggingen rekeningcommissie 21 mei
 - Voor zover niet gehonoreerd in afhandelingsbrief verwerken in LTA
- LTA/IM
 - Evaluatie ecologie (2014-99) wordt gecombineerd met rapport over ecologische effecten van veruiging (2013-247) > 4^e kwartaal
 - Akkoord met voorstellen in blauw
- Ingekomen stukken
 - Geen agenderingen

4. VERSLAG(EN)

- Verslag 14 mei conform vastgesteld

5. VERGADERINGEN, WERKBEZOEKEN E.D.

- N.v.t.

6. OVERIGE BESLUITEN / AFSPRAKEN

- N.v.t.

Bijlage - LTA B&V september 2014

Lange Termijn Agenda per 27-08-2014

J

maand/ kwartaal	nummer	cie	onderwerp	vorm document	opmerkingen
20-nov-13	2013-129	B&V	Boomeffectanalyse Meedenpad	brief	de Rook afspraak LTA-overleg maart
PM	2014-128	B&V	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)		de Rook toezegging B&V 22-1-2014
PM	2014-117	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.	v. der Schaaf toezegging B&V 11-12-13
PM	2012-2	B&V	Zodra er verder nagedacht wordt over auto-afsluiting over Oosterhamrikade of busbaan wordt suggestie 'afsluitbare dam' meegenomen in afweging	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
PM	2013-304	B&V	Kabelbaan / Fly-over		de Rook ontwikkeling bereikbaarheidsthermometer
PM	2014-40	B&V	Als monitoring van experimenten parkeren (Stoker en Brander / Ciboga) leidt tot ingrijpen, wordt raad geïnformeerd	brief	de Rook afhankelijk van aanlevering door stichting Fly-over
PM	2012-7	B&V	Regionale vervoersautoriteit	brief	toez. B&V 9-10-13
PM	2014-154	B&V	N.a.v. de inspraak zal het college de 4 alternatieven van de bewoners betrekken bij de besluitvorming over de Paterswoldseweg	brief	toez. 20-11-13 zodra er meer bekend is, komt er cbfr. gesprekken zijn gaande, concrete termijn nog niet te noemen (wethoudersbrief 10/12/13)
PM	2014-155	B&V	College neemt maatregelen om de geluidsoverlast aan de Parkweg terug te dringen		de Rook toezegging in raad 28/5/14
PM	2014-156	B&V	De herinrichting van de Vechstraat wordt uitgevoerd, college zal dekking zoeken voor tekort		de Rook toezegging weth. Schroor bij bespreking v. Keulen gemeenteranking in raad 28/5/14
PM	2014-157	B&V	Voordat overgegaan wordt tot een bussluit in de Bloemsingel zal de huidige situatie (opheffing knip) worden geëvalueerd, in samenhang met de HOV-situatie en -plannen		de Rook toezegging 14/05/14
PM	2014-158	B&V	Zienswijzen van de wijken bij OV-stukken worden gevoegd bij definitieve begroting		de Rook toezegging 14/05/14
PM	2014-162	B&V	Zodra meer bekend is over (de verantwoordelijkheid voor) de registratie van verkeersslachtoffers, krijgt commissie bericht		de Rook toezegging in collegebrief 'afhandeling rekeningcommissies' 27/5/14
PM	2014-163	B&V	Bij evt. verruiming van beleid koopzondagen worden gevolgen voor Stadsbeheer betrokken		v. Keulen toezegging in collegebrief 'afhandeling rekeningcommissies' 27/5/14

Legenda:

Blaauw=nieuw

Rood= verwacht discussiepunt in commissie

Bijlage - LTA B&V september 2014

Lange Termijn Agenda per 27-08-2014

maand/ kwartaal	nummer	oerwerp	oorm document	oormerkingen
PM	2014-202	B&V	verzoek bij NS en ProRail om Station Noord om te dopen in Noorderstation	de Rook toezegging voorjaarsdebat juni 2014
PM	2014-203	B&V	bij motie Openbare Bankjes wordt ook (verworpen) motie Bankjes Stadspark meegenomen	v. Keulen toezegging voorjaarsdebat juni 2014
PM	2014-204	B&V	gesprekken met Dierenambulante en Dierenbescherming gericht op oplossing problemen bij Dierenambulante	Gijsbertsen toezegging voorjaarsdebat juni 2014
1e kw 14	2014-132	B&V/	info over voortgang Stationsgebied (uitwerking spoorconfiguratie / dialoog met bewoners / samenwerkingsovereenkomst)	
1e kw 14	2014-1	R&W B&V	Geactualiseerd kader terrassen ikv Ruimte voor binnenstad	aangekondigd in B&V 12/2/14 Cbrf. 23-4-14 afvoeren de Rook v. Keulen
2e kw 14	2014-142	B&V	Voor de zomer komt er een digitaal paneel reizigersinformatie (DRIS) op het busstation bij het Hoofdstation	de Rook toezegging tijdens Veegcommissie 16/4/14
2e kw 14	2014-123	B&V	Jaarrapportage ARCG 2013 rek + begr. 2015	v. Keulen zie collegebrief 12-6-14, voorstel: afvoeren
2e kw 14	2013-445	B&V	Evaluatie verlichting skatebaan Karding	v. Keulen zie collegebrief 4/6/14, voorstel: afvoeren
			"Komt schriftelijk terug op vragen PvdA inzake kruising Hoendiep / Frieschestratweg en hoge snelheden Zuiderweg / Johan Faberlaan / Johan Dijkstralaan"	zie collegebrief 10-6-14, voorstel: afvoeren
11-jun-14	2014-145	B&V	Uitkomsten onderzoek mogelijkheden zonnepanelen Forum	de Rook
11-jun-14	2014-58	B&V	Definitieve businesscase energiebesparing MartiniPlaza	Gijsbertsen zie motiebrief 4-6-14, voorstel:afvoeren.
11-jun-14	2014-62	B&V	Nadere info over evt. parkeerautomaten op P&R terreinen	Gijsbertsen zie motiebrief 4-6-14, voorstel:afvoeren.
3e kw 14	2013-481	B&V	Voorkeursvariant Paterswoldsewegtunnel	de Rook toez.B&V 9-10-13. (zie wethoudersbrief 10/12/13) aangekondigd in bijeenkomst commissie en bewoners 18-2-2014; nu op agenda, daarna
10-sep-14	2014-136	B&V	Uitkomsten onderzoek n.a.v. motie Weesfietsen	de Rook afvoeren
10-sep-14	2014-59	B&V	Resultaat afwegingen m.b.t. zonnepanelen Stadhuis	v. Keulen zie motiebrief 4-6-14
10-sep-14	2014-61	B&V	Workshops duurzaamheidsprogramma	Gijsbertsen zie motiebrief 4-6-14, info volgt zsm.
8-okt-14	2014-191	B&V	Strategisch evenementenbeleid (incl. beantwoording moties In gesprek met organisatoren, Evenementenmanager, Strategisch evenementenbeleid, Dance visie, Locaties in kaart, Informeer de buurt, Ruimte voor de warenmarkt)	Gijsbertsen n.a.v. LTA gesprek
8-okt-14	2014-167	B&V	Kredietaanvraag Boerhaverotonde incl. resultaten verkeerskundig onderzoek	v. Keulen motiebrief 4/6/14
8-okt-14	2014-37	B&V	realisatieovereenkomst Aanpak Ring Zuid (wensen en bedenkingen)	toezegging in collegebrief afhandeling rekeningscommissies 27/5/14; notitie in oktober
8-okt-14	2014-201	B&V		de Rook zie collegebrief Afronding planstudiefase etc. 9/7/14

Legenda:

Blaauw=nieuw

Rood= verwacht discussiepunt in commissie

Bijlage - LTA B&V september 2014

Lange Termijn Agenda per 27-08-2014

maand / kwartaal	nummer	cie	onderwerp	vorm document	opmerkingen
19-nov-14	2014-160	B&V	in begroting 2015 worden doelen en telwijzen verkeer (bijv. aantal busreizigers) explicieter gemaakt		de Rook toezegging in collegebrief 'afhandeling rekeningcommissies' 27/5/14
19-nov-14	2014-193	B&V	discussienotitie/oriënterende bespreking duurzaamheidsprogramma	voorstel	Gijsbertsen n.a.v. LTA gesprek
19-nov-14	2013-247	B&V	Rapport over ecologische effecten van verruiging	brief	Zie collegebrief 'verruiging' 14-2-13
19-nov-14	2014-99	B&V	Evaluatie Ecologie	brief	opm.: uitsel tot 4e kwartaal meld in cie. 11-6-14, (i.c.m. 2013-247)
10-dec-14	2014-164	B&V	Onderzoeksrapportage Parkeerbedrijf, bezien of beleid moet worden bijgesteld		toezegging in collegebrief 'afhandeling rekeningcommissies' 27/5/14
10-dec-14	2014-195	B&V	wensen en bedenkingen locatieprofielen evenementenbeleid	brief	de Rook aangekondigd in collegebrief 'conceptnota strategisch evenementenbeleid' 16 juli 2014
10-dec-14	2014-36	B&V	Info over uitkomsten oriëntatie- en haalbaarheidsonderzoek n.a.v. motie zelfbeheer groen in wijken	brief	Gijsbertsen zie motiebrief 4-6-14
10-dec-14	2014-198	B&V	Informatie over onderzoek n.a.v. motie Creatief met fietsvlakken	brief	zie collegebrief afhandeling moties voorjaarsdebat de Rook 9/7/14
1e kw 15	2014-134	B&V	OTB Paterswoldsewegtunnel		
1e kw 15	2014-194	B&V	Vaststelling herijking duurzaamheidsprogramma	voorstel	de Rook aangekondigd in B&V 12/2/14 Gijsbertsen n.a.v. LTA gesprek
feb. 2015	2014-200	B&V	Evaluatie beleid inzake kosten ophalen grof vuil	brief	zie collegebrief afhandeling moties voorjaarsdebat v. Keulen 9/7/14
2e kw 15	2013-196	W&I / B&V	Uitgewerkte visie Sontweggebied		okt/nov 2013. cbrf. 7-10-13 brief volgt. Cbrf. 20-12-13. cbrf. 22-5-14, LTA-gesprek.
1-mei-15	2014-161	B&V	Vanaf rekening 2014 wordt duidelijker in tekst aangegeven of een project al gerealiseerd is of dat uitvoering nog moet starten		toezegging in collegebrief 'afhandeling rekeningcommissies' 27/5/14

Legenda:

Blaauw=nieuw

Rood= verwacht discussiepunt in commissie

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

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Datum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Algehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2013- 4	1 SP, GL, Stadspartij en S&S	In gesprek met organisatoren	in gesprek te gaan met de organisatoren om te kijken of er een mogelijkheid is de vraag naar bijzondere feestlocaties meer in overeenstemming te brengen met gemeentelijk beleid en de wensen van de inwoners van de stad.	B&V	motiebrief 4/6/14 'beantwoording volgt bij strategisch evenementenbelei d, oktober 2014'		motie	Beantwoording schriftelijke vragen Stadspartij over geluidsoverlast evenementen	Vreeman
2013- 36	6 CU, CDA, PvdA, GL, SP en D66	Zelfbeheer groen in wijken	om in overleg met de wijken en de Stadlers na te gaan of het mogelijk is om een pilot te houden à la het zelfbeheer in Almere in één of meerdere wijken te starten.	B&V	motiebrief 4/6/14 'aan de hand van binnengekomen reacties bewonersorganisa ties moet blijken of pilot mogelijk is; december nadere info'		motie	Voorjaarsbrief	Gijsbertsen
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 fietsenoverlast en ruimtelijk inpasbaar zijn; 2. de uitkomsten van deze gesprekken terug te koppelen aan de raad.	B&V	motiebrief 4/6/14 'binnen bestaande budgetten fietsenrekken bij Poelbrug, voor fietsvakken Brugstraat in 2014 zoeken naar dekking; evaluatie Groninger fietsenstandaard via Binnenstadsvisie'		motie	Voorjaarsbrief	de Rook
2013- 45	9 CDA, PvdA, Stadspartij, ChristenUn ie en PvdD	Evenementen- manager	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	motiebrief 4/6/14 'wordt betrokken bij strategisch evenementenbelei d oktober 2014'		motie	Collegebrieven + presentatie Toekomst Drafbaan Groningen i.c.m. SP notitie. Brusend Groningen voor iedereen.	v. Keulen

In groen is verzoek aan griffie

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

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Algehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2013- 47	10 van de gehele raad	Helperzootunnel	te zijner tijd te monitoren of de Helperzootunnel wordt gebruikt door sluipverkeer en indien dat het geval is aanvullende maatregelen te treffen	B&V	zie collegebrief 'Tussenstand' 22/5/14		motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid	de Rook
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/viaduct Rodewolderdijk	B&V	zie collegebrief 'Tussenstand' 22/5/14		motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid	de Rook
2013- 49	10 van de gehele raad	M1:Geluidafscherm- ing Buitenhof, M2:Compacter Ontwerp, M5:Geluidsscherme n Stadspark, M6:Esperano- tunnel, M7:Groen en gezondheid, M8:Papiernolen- 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	zie collegebrief 'Tussenstand' 22/5/14		motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid	de Rook
2013- 50	10 PvdA, GL, Stadspartij, 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	zie collegebrief 'Tussenstand' 22/5/14		motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid	de Rook
2013- 51	10 PvdA, VVD, GL, Stadspartij, SP, D66, CDA, CU, S&S	ZRG aansluiting Hereweg	* zich in lijn met deze motie op te stellen richting projectpartners; * deze motie te beschouwen als onderdeel van de zienswijze van de raad op het OTB en MER	B&V	zie collegebrief 'Tussenstand' 22/5/14		motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid	de Rook
2013- 52	10 CU, CDA, SP, S&S, Stadspartij, D66, GL	Onderzoek oplossend vermogen verlagen ontwerpsnelheid	* zich in lijn met deze motie op te stellen richting projectpartners; * deze motie te beschouwen als onderdeel van de zienswijze van de raad op het OTB en MER	B&V	zie collegebrief 'Tussenstand' 22/5/14		motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid	de Rook

In groen is verzoek aan griffie

2/7

28-8-2014

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

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Algehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
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	Gijsbertsen
2013- 67	11 Stadspartij	Weesfietsen	* te onderzoeken of het verwijderen van oude fietsen in de hele stad commercieel valt te exploiteren; * hierover de raad te informeren.	B&V	motiebrief 4/6/14 'rapportage uitkomsten onderzoek in juni 2014'		motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014	v.Keulen
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	'diverse argumenten om op dit moment niet verder te gaan met zonnepanelen op/aan Groninger Forum', voorstel: op afgehandeld zetten		motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014	Gijsbertsen
2013- 76	11 CU, GL, PvdD	Zonnepanelen op het stadhuis	* om te onderzoeken of het mogelijk is het stadhuis van zonnepanelen te voorzien en de raad over de uitkomst te informeren.	B&V	motiebrief 4/6/14 'onderzoek gaande, zo spoedig mogelijk info over uitkomst'		motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014	Gijsbertsen
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 opgeleurd kunnen worden, in het verlengde van Openlab-Graffiti op het CIBoGa-terrein; 2. de (aanvullende) criteria die meegenomen zouden moeten worden bij het toewijzen van locaties zodat geborgd kan worden dat de goede vorm van graffiti gemaakt wordt; 3. de mogelijkheid en wenselijkheid om één of meerdere proefprojecten te starten om kleinschalige toepassing op elektriciteitskasten of andere objecten uit te proberen.	B&V			Initiatief voorstel		v.Keulen
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 vandebeers 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 sluipverkeer kan worden voorkomen.	B&V	motiebrief 4/6/14 'wordt aan gewerkt in kader van visie op binnenstad, zie ook coalitieakkoord'		motie	Meerjaren- programma Verkeer en Vervoer 2014-2017	de Rook

In groen is verzoek aan griffie

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

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Dictum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Algehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
verzoekt het college:									
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	motiebrief 4/6/14 'is verwerkt in zienswijze resp. wordt ingebracht via Economic Board (geleerd aan Dialoogtafel); regelmatige info over voortgang'		motie	Interpellatie-debat over de effecten van de gaswinning	Vreeman
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	motiebrief 4/6/14 'strategisch evenementenbeleid in oktober op agenda'		motie	Strategisch evenementen-beleid op de Drafbaan	v.Keulen
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	motiebrief 4/6/14 'wordt meegenomen bij herijking evenementen-beleid'		motie	Strategisch evenementen-beleid op de Drafbaan	v.Keulen
2014-5	1 GL, S&S, D66, SP, PvdA, Stadspartij	Locaties in kaart	alle locaties (Naast Stadspark/drafbaan, Kardingeplass, Ebbingekewarter, Hoomseplas, Rode Haan, ook Noorddijk, Gideonpark, Wijnshoterweg, Zernike, achter universiteitscomplex nabij Dorkwerd, Hekinkistraat, Eemskanaal, Suikerunierrein, Rode Haan, Meersiad, 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	motiebrief 4/6/14 'wordt meegenomen bij herijking evenementen-beleid'		motie	Strategisch evenementen-beleid op de Drafbaan	v.Keulen
2014-6	1 PvdA	Informeer de buurt	1. in het toetsingskader voor het verkleen van vergunningen voor evenementen specifieke(e)n eisen op te nemen die gesteld moeten worden aan een tijdelijke berijching 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	motiebrief 4/6/14 'wordt meegenomen bij herijking evenementen-beleid'		motie	Strategisch evenementen-beleid op de Drafbaan	v.Keulen
2014-7	1 PvdA	Ruimte voor de Warenmarkt	in overleg met de marktkoepel de positie van de warenmarkt in het Strategisch Evenementenbeleid op te nemen.	B&V	motiebrief 4/6/14 'wordt meegenomen bij herijking evenementen-beleid'		motie	Strategisch evenementen-beleid op de Drafbaan	v.Keulen
2014-8	1 PvdA	(Z)Onder stroom	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; 2. al het mogelijke te doen om te bevorderen dat de verantwoordelijke instantie(s) maatregelen nemen om herhaling in de toekomst te voorkomen; 3. de raad voor de zomer over de bevindingen te informeren.	B&V	motiebrief 4/6/14 'afgehandeld met collegebrief 5 juni', voorstel: op afgehandeld zetten		motie	Motie vreemd aan de orde van de dag	v.Keulen

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

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Dictum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Algehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
verzoekt het college:									
2014- 12	2 GL, PvdA	De eerlijke brommer, scooterbeleid in Groningen	1. als onderdeel van het totale gemeentelijke beleidskader voor duurzame mobiliteit, een effectief en efficiënt scooterbeleid te ontwikkelen; a. waarin maatregelen worden voorgesteld om de hinder, uitstoot en verkeersveiligheid van brom- en scooters te verminderen; b. waarbij de suggesties uit dit initiatiefvoorstel worden betrokken, voor zover ze haalbaar en proportioneel worden geacht, c. en hiervoor een voorstel aan de raad te presenteren uiterlijk bij de begroting 2015.	B&V	bij begroting 2015		Initiatief voorstel	initiatiefvoorstel len	de Rook
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	motiebrief 4/6/14 'voorgelegd aan straatnamencom missie, besluit nog voor zomerreces verwacht'		motie	toespraak van de nestor van de raad	v. Keulen
2014- 16	5 SP, CDA, PvdD, Stadspartij en CU	Reizigers- en bewonersinspraak OV	reizigers- en bewonersorganisaties actief naar hun mening te vragen voorafgaand aan de wijzigingen in de dienstregeling betreffende buslijnen en bushaltes en zo het begrip participatie waarlijk inhoud te geven.	B&V	Beantwoord met aparte brief over dit onderwerp 25/6/14, voorstel: op afgehandeld zitten		motie	OV-bureau Groningen Drenthe	De Rook
2014- 18	5 Stadspartij, CDA, PvdD en CU	minimalisering overlast voor bewoners Parkweg	1. te onderzoeken of extra maatregelen mogelijk zijn om de overlast voor de bewoners aan de Parkweg te minimaliseren; 2. hierover binnen de begroting van het project ruimte te zoeken.	B&V			motie	Krediet HOV-as West 3e fase	De Rook
2014- 21	5 CU, S&S, Stadspartij, CDA	Fietsdennemen	de onstane wachtdijst versneld weg te werken en het aantal in 2013 niet-geplaatste fietsdennemen toe te voegen aan het beoogde aantal fietsdennemen voor 2014	B&V	motiebrief 17/6/14: moeilijk te realiseren vanwege meer gecompliceerde plekken en ruimtegebrek		motie	Gemeente rekening 2013	de Rook / Van Keulen
2014- 25	6 D66, PvdA en GL	Gebiedsgerichte Verduurzaming	1. op korte termijn met een plan van aanpak te komen voor de gebiedsgerichte verduurzaming van woningen; 2. de raad zo snel mogelijk te informeren over wanneer dit plan van aanpak kan worden verwacht.	R&V / B&V	motiebrief 9/7/14: loopt mee in ontwikkeling woonvisie		motie	Voorjaarsdebat	Van der Schaaf / Gijbertsen
2014- 27	6 Sp en CDA	Grof vuil	de mogelijkheid te onderzoeken om illegale dumping en het bijplaatsen bij ondergrondse containers te voorkomen door Milieustraten en buuracties als 'Lentekriebels' te organiseren, dan wel faciliteren in alle wijken en hiervoor ruimte vrij te maken in de begroting 2015.	B&V	Begroting 2015 / motiebrief 9/7/14: evaluatie beleid inz kosten grof vuil in febr '15		motie	Voorjaarsdebat	Van Keulen
2014- 34	6 GL, D66	Recht op in de wind	voor de behandeling van de gemeentebegroting 2015 de raad voorstellen te doen hoe de genoemde overwegingen in ogenschouw nemend, onze gemeentelijke doelstelling rond windenergie te halen.	B&V	Begroting 2015		motie	Voorjaarsdebat	Gijbertsen
2014- 36	6 GL, CU	Elektrische taxi's: goed op weg	1. in overleg met de taxibranche te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor het stimuleren en faciliteren van elektrische taxi's; 2. voor de behandeling van de gemeentebegroting 2015 de raad voorstellen te doen over het geven van een impuls aan elektrisch taxivervoer.	B&V	Begroting 2015		motie	Voorjaarsdebat	De Rook / Gijbertsen

In groen is verzoek aan griffie

57

28-8-2014

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

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Datum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Algehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2014-42	6 Stadspartij, CDA	Openbare bankjes	1. te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor het plaatsen van bankjes op (grote) aanloopstraten vanuit de wijken naar het centrum van de stad; 2. de raad hiervan op de hoogte te stellen voor de behandeling van de 'begroting 2015'.	B&V	Begroting 2015		motie	Voorjaarsdebat	Van Keulen
2014-50	6 S&S, GL, CU, CDA	Creatief met fietsvlakken	1. te onderzoeken waar (tijdelijke) fietsparkeervlakken kunnen worden aangebracht voor leegstaande winkels in de binnenstad; 2. te onderzoeken waar (tijdelijke) fietsparkeervlakken kunnen worden aangebracht in de buurt van bouwterreinen in de binnenstad.	B&V	Motiebrief 9/7/14: info over resultaten inventarisatie dec. '14		motie	Voorjaarsdebat	De Rook
2014-52	6 PvdD, Stadspartij	Diervriendelijke pagina	1. op de website van de gemeente Groeningen ene pagina te maken met informatie over de procedures rondom gevonden (dode) huisdieren en contactgegevens van betrokken instanties, zoals de Dierenambulance en de Dierenbescherming; 2. hierbij ook aandacht te besteden aan het belang van het chippen van een huisdier; 3. bovenstaande te realiseren voor het einde van 2014.	B&V	Dec. '14 / motiebrief 9/7/14: al voor 1 september op website		motie	Voorjaarsdebat	Gijsbertsen
2014-53	6 SP, GL, CU	80 km AZR tracé	1. zich sterk te maken voor een maximum snelheid van 80 km voor het hele tracé; 2. mocht dit voor het zuidelijke wegvak vanwege verkeerstechnische redenen niet mogelijk zijn dan tenminste voor het noordelijke wegvak Hoogkerk-a/slag Corpus den Hoorn; 3. verslag te doen van de inspanningen en het resultaat daarvan.	B&V			motie	Tussenstand Tracésluit, Helperzoom-tunnel en Z-ringweg	De Rook
2014-54	6 SP, PvdA, GL, Stadspartij, S&S, CU	Motie luchtkwaliteit aanpak ring Zuid	1. vanuit het 'vo reger' principe te bewerkstelligen dat het technisch mogelijk blijft om in en bij de overkroep delen eventueel later noodzakelijke voorzieningen voor luchtbetanding relatief snel, simpel en goedkoop aan te brengen; 2. de actuele innovatieve ontwikkelingen in Nederland en daarbuiten te volgen waardoor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit bij tunnelmonden en bij openingen in verdiepte tunnelbakken mogelijk zouden worden en de raad daarover jaarlijks te informeren	B&V	jaarlijkse rapportage		motie	Tussenstand Tracésluit, Helperzoom-tunnel en Z-ringweg	De Rook
2014-55	6 SP, S&S, Stadspartij, CU	Fietsoversteek Brailleweg/ Maastlaan	1. dusdanige veranderingen in het tracésluit te bewerkstelligen dat voor de stoplichten wachtende fietsers voldoende opstel mogelijkheden hebben; 2. doorgaande en afslaande fietsers op de Brailleweg ongestoord hun route kunnen volgen.	B&V			motie	Tussenstand Tracésluit, Helperzoom-tunnel en Z-ringweg	De Rook
2014-56	6 SP, PvdA, Stadspartij, CU, CDA	Werkgelegenheid AZR	zich hard te maken om: 1. de mogelijkheden te benutten die de nieuwe aanbestedingswet biedt om lokale en regionale bedrijven eer kans te geven om werk vergund te krijgen; 2. in de aanbestedingsvoorwaarden de volgende aandachtspunten te veralen naar gunning-criteria: 1. het versterken van de lokale en regionale werkgelegenheid; 2. het realiseren van werk-leertrajecten voor jongeren en andere SROJ gerelateerde effecten (Social return on investment); 3. toezicht plaats te laten vinden door de opdrachtgever op de validiteit van door de aannemer gecontracteerde onderaannemers op naleving van de cao- en andere werknemersrechten 3. en vervolgens de raad verslag uit te brengen omtrent de gedane inspanningen het bovenstaande te realiseren en de resultaten die deze inspanningen hebben opgeleverd.	B&V			motie	Tussenstand Tracésluit, Helperzoom-tunnel en Z-ringweg	De Rook

In groen is verzoek aan griffie

677

28-8-2014

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

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn d	Indieners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Algehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
verzoekt het college:										
2014- 57		6 SP, Stadspartij, S&S, CDA, CU	Kosten aardbevings- bestendigheid AZR	1. bij de minister te bepalen eventuele kosten ten gevolge van aardbevingsbestendigheid op andere wijze te financieren (bijv. uit de extra rijksmiddelen beschikbaar gesteld als compensatie van de aardbevingschade); 2. dit standpunt kenbaar te maken bij de Tweede Kamer.	B&V			<i>motie</i>	Tussenstand Tracésluit, Helperzoom- tunnel en Z- ringweg	De Rook
2014- 58		6 Stadspartij, CU, S&S, SP	Beperken overlast Zuidelijke Ringweg	er bij de toekomstige aannemer op aan te dringen om bij de ombouw van de Zuidelijke Ringweg waar mogelijk, creatieve en slimme oplossingen te bedenken om de overlast nog verder te beperken dan vastgelegd in het besluit bouwplunder.	B&V			<i>motie</i>	Tussenstand Tracésluit, Helperzoom- tunnel en Z- ringweg	De Rook
2014- 59		6 Stadspartij, GL, SP	Fietsviaduct Helperzoom	1. te onderzoeken of een fietsviaduct meer veiligheid voor fietsers biedt en de doorstroming van het fietsverkeer ter hoogte van de Helperzoomtunnel kan bevorderen; 2. hoe in overleg met externe partijen zoals ProRail bezien kan worden of en hoe deze bij zouden dragen aan de totstandkoming van een fietsviaduct; 3. de raad van deze onderzoeken en gesprekken op de hoogte te stellen.	B&V			<i>motie</i>	Tussenstand Tracésluit, Helperzoom- tunnel en Z- ringweg	De Rook
2014- 60		6 S&S, SP, CU	Communicatie bereikbaar	1. het persoonlijk contact met omwonenden tijdens de uitvoeringsfase nog steeds actief op te blijven zoeken; 2. deze communicatie niet alleen toe te spitsen op het algemene project maar ook per aspect de dialoog aan te gaan in de wijken die door een bepaald onderdeel van de plannen op een specifiek moment hinder ervaren.	B&V			<i>motie</i>	Tussenstand Tracésluit, Helperzoom- tunnel en Z- ringweg	De Rook
2014- 61		6 S&S, CU	Verlies de fietser en de voetganger niet uit het oog	1. binnen de organisatie Groningen Bereikbaar specifiek aandacht te besteden aan de bereikbaarheid van de stad voor fietsers en voetgangers tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg; 2. onreismogelijkheden alternatieve routes voor deze weggebruikers duidelijk in de openbare ruimte aan te geven	B&V			<i>motie</i>	Tussenstand Tracésluit, Helperzoom- tunnel en Z- ringweg	De Rook
2014- 62		6 S&S, CU, Stadspartij	Voortschrijdend inzicht	1. er binnen de stuurgroep op aan te dringen verbeteringen in de plannen aan te brengen die in het voordeel zijn van de stad, óók als het tracésluit is vastgesteld; 2. verbeteringen in de ontwerprijrichtingsplannen aan te brengen welke in het voordeel zijn van de stad, óók als deze zijn vastgesteld.	B&V			<i>motie</i>	Tussenstand Tracésluit, Helperzoom- tunnel en Z- ringweg	De Rook
2014- 63		6 GL, CU, SP	Diffractionstroken of geluidgoten	de mogelijkheden en het nut van toepassing van diffractionstroken langs de Zuidelijke Ringweg te (doen) onderzoeken en de raad over de resultaten hiervan te informeren.	B&V			<i>motie</i>	Tussenstand Tracésluit, Helperzoom- tunnel en Z- ringweg	De Rook
2014- 64		6 D66, GL, PvdA, VVD	Stil asfalt bij "Akoestisch gat"	1. te kiezen voor optie 3 uit de collegebrief; 2. de 300.000 euro voor leefbaarheidsmaatregelen die door deze keuze vrijkomen in ieder geval aan te wenden om maatregelen te treffen voor het "akoestische gat" in de geluidsfachtering langs de A7 bij Hoogkerk, bijvoorbeeld door het extra stil asfalt door te trekken tussen Laan Corpus Hoorn tot en met het "akoestisch gat".	B&V			<i>motie</i>	Tussenstand Tracésluit, Helperzoom- tunnel en Z- ringweg	De Rook

In groen is verzoek aan griffie

777

28-8-2014

Bijlage - IM lijst B&V september 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2009- 02	11 GL	Windmolens	1. mogelijkheden onderzoeken om, ondanks tegenwerking Provincie Groningen, hoge windmolens te plaatsen binnen grenzen van gemeente Groningen. Hierbij kijken naar zowel plaatsing van 3 windmolens op Milleuboulevard, mogelijke andere locaties binnen gemeentegrenzen als naar mogelijkheden om in samenwerking met omliggende gemeenten een groot windpark van 100 MW af meer te ontwikkelen	B&V	Motiebrief 3-10-13: afgehandeld met behandeling Kansencarta 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	Voorjaars-brief	
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 Wijkopbouw Hoogkerk	

Bijlage - IM lijst B&V september 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Indieners	Titel	Datum	verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
2012-54		9 S&S, Stadspartij	Prioritering budget kleine verkeersmaatregelen		een systematiek te onderzoeken waarmee een prioritering kan worden gemaakt voor maatregelen binnen het budget kleine verkeersmaatregelen.	B&V	Motiebrief 3-10-13: Beantwoording motie in speciale brief over dit onderwerp 20-09-13. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	motie	Brf. Vereniging Wijkopbouw 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	Voornemen 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		1. te onderzoeken welke (financiële) voordelen te behalen zijn met een volledig gecentraliseerde inkoop van energie voor gemeentelijke gebouwen; 2. te onderzoeken of er (financiële) nadelen kleven aan de inkoop van energie die afkomstig is uit duurzame energiebronnen; 3. te onderzoeken welke kansen de inkoop van duurzame energie bij lokale not-for-profitinstellingen biedt voor de betrokkenheid van burgers en instellingen bij het lokaal duurzaamheidsbeleid en welke mogelijke belemmeringen er zijn (m.n. in wet- en regelgeving); 4. de raad hierover uiterlijk 1 maart 2013 te informeren.	B&V	uiterlijk 1 maart 2013	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013	
2012-66		11 CDA, Stadspartij	Struikelfietsen		in aanloop naar het treffen van verdere maatregelen het foutparkeren van struikelfietsen op blindengeleidenpaden streng te gaan handhaven.	B&V	Motiebrief 30/11: wordt betrokken bij Handhavingsprogr '13 (febr. 13)	Afgehandeld	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	
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 voorangsregels 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	

In groen is verzoek aan griffie

2/6

28-8-2014

Bijlage - IM lijst B&V september 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2012-70	11 CU, PvdA, GL	Fietspad Peizerweg-Johan van Zwedenlaan	om in de eerstvolgende commissie Beheer & Verkeer te rapporteren over de kosten van de aanleg van een fietspad Peizerweg-Johan van Zwedenlaan en mogelijkheden voor dekking van dit bedrag voor te leggen aan de raad.	B&V	12/12/12: uitwerking volgt in MJP V&V in januari	Afgehandeld	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 / cie/ wenst bespreking	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013	
2012-82	12 PvdA en Stadspartij	Leefbaarheid Woonschepenhaven	De raad uiterlijk 1 mei te informeren welke vervangingsinvesteringen en onderhoudswerkzaamheden voor de Woonschepenhaven mogelijk niet uitgevoerd worden en daarbij een onderscheid maken tussen wenselijke en noodzakelijke werkzaamheden. In ieder geval de noodzakelijke werkzaamheden voor de Woonschepenhaven die niet gerealiseerd worden in de integrale aanpak, alsnog te betrekken bij het totaal van de afwegingen in het meerjarenpplan 2012-2016.	B&V / R&W	Voorstel december 2013 (LTA)	Afgehandeld	motie	Krediet-aanvraag 2013 vervangingsinvesteringen en aanvullen langcyclisch onderhoud openbare ruimte.	
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 vervangingsinvesteringen en aanvullen langcyclisch onderhoud openbare ruimte.	
2013-3	1 Stadspartij, CU, PvdD, CDA en GL	Overlast feesten in balans II	de problemen voldoende in kaart te brengen en aan de raad kenbaar te maken.	B&V	Motiebrief 3-10-13: antwoord met jaarverslag 2012 Meldpunt Overlast en Zorg 6-6-13. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	motie	Beantwoording schriftelijke vragen Stadspartij over geluidsoverlast evenementen	

Bijlage - IM lijst B&V september 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
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	<i>motie</i>	Vaststelling herziening aantal grote grond- exploitatie	
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	<i>motie</i>	Collegebrief voortgang uitvoerings- programma Energie	
2013- 14	4 PvdA, GL, D66, CU, S&S en SP	Windenergie, een Gronings bod	1. aan het Provinciebestuur over te brengen dat de Stad graag bereid is bij te dragen aan de 850 MW windvermogen in 2020 en daarin ook verantwoordelijkheid wil nemen; 2. aan het Provinciebestuur het bod te doen om 70 MW in 2020 aan wind-energie (ca. 20 turbines van 3 à 4 MW) te realiseren binnen de gemeente Groningen; 3. hierbij voorrang te geven aan eigen burgerinitiatieven en/of lokale energie-coöperaties.	B&V	Motiebrief 3-10-13: brief met kansenkaart Wind is naar Provincie gestuurd, excursie voor raads- en statenleden wordt georganiseerd, motie daarmee afgehandeld.	Afgehandeld	<i>motie</i>	Collegebrief voortgang uitvoerings- programma Energie	
2013- 20	5 Sp en CDA	Behoud buslijn 5	1. te kijken naar mogelijkheden om de dienstregeling voor 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Oranjestad en de Houtstreek zoveel mogelijk met lijn 5 bediend worden; 2. te kijken naar mogelijkheden om lijn 5 in de dienstregeling 2014, de huidige en veel gebruikte bushalte 'Grote Markt' te laten aandoen.	B&V	Zie speciale brief hierover 4-7-13. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	<i>motie</i>	Hoofdpijnen taneven en dienstregeling 2014	

In groen is verzoek aan griffie

4/6

28-8-2014

Bijlage - IM lijst B&V september 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Dictum verzoek het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2013- 33	6 CDA, PvdA en S&S	Fietsenbeheer	1. te bekijken of het mogelijk is, het verwijderen van oude fietsen (volgens nader te bepalen voorwaarden) als concessie te verkopen* aan de hoogste bidder, zodat er geen zweffende fietsen zijn, maar toch een bezuiniging gerealiseerd kan worden; 2. indien dit een onmogelijkheid blijkt een alternatieve bezuiniging te presenteren en die te dekken uit de programma's onderhoud en bereikbaarheid; 3. de gemeenteraad hierover te informeren voor de begrotingsbehandeling zodat de afwikkeling van de motie dan beoordeeld kan worden door de gemeenteraad.	B&V	Motiebrief 3-10-13: besloten om af te zien van deze bezuinigingsmaatregel.	Afgehandeld	motie	Voorjaarsbrief	
2013- 39	6 PvdA en Stadspartij	Kinderboerderijen	1. het wenselijk te vinden dat de gemeente Groningen minimaal twee kinderboerderijen met een wijkoverstijgende functie heeft en houdt; 2. het wenselijk te vinden dat de wijken naar vermogen hun kleinere wijkgerichte kinderboerderijen behouden.	B&V	Motiebrief 3-10-13: aan uitgesproken wens wordt tegemoet gekomen. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	motie	Visie kinderboerderijen	
2013- 53	10 SP, Stadspartij	Lijn 4 hoort hier	* te kijken naar mogelijke alternatieven (zoals in de bijlage) om de dienstregeling voor 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Oosterparkwijk zoveel mogelijk in lijn met lijn 4 bediend worden. * deze mogelijke alternatieven door het OV-bureau voor de raad uit te laten werken, zodat de raad over meer informatie beschikt over de alternatieven voor het behoud van lijn 4.	B&V	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	* te kijken naar mogelijke alternatieven (zoals in de bijlage) om de dienstregeling voor 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Oranjestad buurt zoveel mogelijk in lijn met lijn 5 bediend worden. * deze mogelijke alternatieven door het OV-bureau voor de raad uit te laten werken, zodat de raad over meer informatie beschikt over de alternatieven voor het behoud van lijn 5.	B&V	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	* om actief een beroep te doen op het eigen landelijke netwerk om duurzame innovatieve projecten (pilots, demonstraties, testen) op het gebied van o.a. Energie en biobased economy aan te trekken; * te stimuleren dat landelijke initiatieven de ruimte krijgen in 'de proeftuin Groningen'	B&V	Motiebrief 28/11/13: is in lijn met beleid	Afgehandeld	motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014	

Bijlage - IM lijst B&V september 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Gepende afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2013- 71	CDA, VVD, D66, SP	Spitsrekken	* in samenspraak met Werkpro bij de invulling van de bezuinigingsmaatregelen naar mogelijkheden te kijken om de spitsrekken te behouden.	B&V	zie collegebrief 20/2/14.	Afgehandeld	motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014	
2013- 72	CDA, GL, PvdD	Opladpalen in fietsstad Groningen	* een onderzoek te starten naar de haalbaarheid van plaatsing van oplad- punten voor fietsen in de stad, bijvoorbeeld op het Hoofdstation en in de parkeer garages 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	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 irrigatieplan.	Afgehandeld	motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014	

Raadsvoorstel - Strafbbaarstelling artikel 11 van de Afvalstoffenverordening

Raadsvoorstel



Registratienr. 14.4313808 Steller/telnr. Klara.Kuiper/ 11 54 Bijlagen 1

Onderwerp strafbaarstelling van artikel 11 Afvalstoffenverordening

Classificatie	☒ Openbaar ☐ Geheim ☐ Vertrouwelijk	
Portefeuillehouder	J. Seton	Raadscommissie B&V

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de verordening tot wijziging van de Afvalstoffenverordening van de gemeente Groningen vast te stellen;
- II. dit besluit bekend te maken door plaatsing in het elektronisch gemeenteblad en inwerking te laten treden op de dag na bekendmaking.

Samenvatting

Doordat het verbod op zonder vergunning inzamelen van (deel)stromen huishoudelijk afval niet strafbaar is gesteld in de Afvalstoffenverordening, kunnen handhavers hiertegen op dit moment niet optreden. Door artikel 11 te noemen in artikel 33 van de Afvalstoffenverordening, is dit probleem opgelost. In artikel 33 is de strafbaarstelling geregeld van de verboden genoemd in de Afvalstoffenverordening.

Afgehandeld en naar archief Paraaf Datum

Raadsvoorstel - Strafbaarstelling artikel 11 van de Afvalstoffenverordening

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Aanleiding is dat met enige regelmaat personen zonder vergunning langs de deuren gaan om textiel of andere deelstromen huishoudelijk afval in te zamelen. Hiertegen optreden bleek niet mogelijk omdat artikel 11 waarin het verbod staat vermeld, niet strafbaar is gesteld in artikel 33 van de Afvalstoffenverordening. Dit is een omissie. We willen dit oplossen door uw raad de Afvalstoffenverordening te laten aanpassen waardoor handhavers op kunnen treden tegen de overtreding van het verbod.

Kader

Wet milieubeheer. Wet op de economische delicten.

Argumenten en afwegingen

Het verbod genoemd in artikel 11 is per ongeluk niet genoemd in artikel 33 van de Afvalstoffenverordening. Het is wel opgenomen in de model Afvalstoffenverordening van de VNG en in de Afvalstoffenverordeningen van andere gemeenten. In de praktijk lopen toezichthouders er tegen aan dat ze niet kunnen optreden tegen personen die illegaal huishoudelijk afval inzamelen. De gemeente bewaakt een doelmatige inzameling van het huishoudelijk afval door zelf inzamelaars aan te wijzen en/of contracten te sluiten met, of vergunningen te geven aan inzamelaars van (deel)stromen huishoudelijk afval (zoals scholen en vrijwilligersorganisaties). Dit vloeit voort uit de zorgplicht die de gemeente op grond van de Wet milieubeheer heeft voor de inzameling van huishoudelijk afval.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Geen participatie nodig.

Financiële consequenties

Geen.

Overige consequenties

Geen.

Vervolg

Door vaststelling van de wijzigingsverordening is de omissie hersteld.
Geen vervolg.

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 - Strafbaarstelling artikel 11 van de Afvalstoffenverordening

BIJLAGE

- ontwerp -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van

(Bijlage raadsverslag nr.);

BESLUIT:

Vast te stellen de verordening tot wijziging van de Afvalstoffenverordening 2005

Artikel I

Artikel 33, wordt als volgt gewijzigd:

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

Artikel II

Deze verordening treedt in werking één dag na bekendmaking.

Vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente...

De griffier,

De voorzitter,

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

dr. R.L. (Ruud) Vreeman

Raadsvoorstel - Slot- en nacalculatie sanering riolering 2010

Raadsvoorstel



Registratienr. 3720265 Steller/telnr. P. Maaskant/ 8567 Bijlagen 1

Onderwerp Slot- en nacalculatie Sanering Riolering 2010

Classificatie	Aanklikken voor een keuze ☐ Vertrouwelijk	
Portefeuillehouder Van Keulen		Raadscommissie Beheer en Verkeer

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de nacalculatie "Sanering Riolering jaarschijf 2010" vast te stellen;
- II. van het niet uitgegeven krediet in 2010 (790 duizend euro) een bedrag van 715 duizend euro opnieuw in te zetten in de jaarschijf Sanering Riolering 2012 voor het project afvalwatersanering Noorderhaven.

Samenvatting

Met het vaststellen van de nacalculatie wordt de jaarschijf 2010 van de sanering riolering afgesloten. In Hoogkerk is het laatste deel van de riolering vervangen en is er een gescheiden stelsel aangelegd. Het schone regenwater wordt rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd. In diverse straten in de binnenstad is het riool vervangen en daar waar dit niet mogelijk was is het riool gerelined. Bij relining wordt de binnenkant van de rioolbuis bekleed met een kous die gelijkwaardig is aan een nieuwe rioolbuis. Verder is in 2010, in samenwerking met waterschap Noorderzijlvest, weer hard gewerkt aan de realisatie van het project Waterslag 2: de aanleg van een rioolpersleiding aan de oostkant van de stad. Met deze leiding wordt het afvalwater-afvoersysteem veel minder kwetsbaar, doordat het water via meerdere wegen kan worden afgevoerd. Ook de kans op vervuiling van de vijvers met rioolwater zal sterk afnemen. Uit de nacalculatie blijkt dat er een positieve afwijking van 790 duizend euro is. We stellen voor om een deel daarvan in te zetten voor het realiseren van afvalwatersanering in de Noorderhaven, inclusief aanpak van de nutsvoorzieningen.

Raadsvoorstel - Slot- en nacalculatie sanering riolering 2010

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Met het rapport "Nacalculatie Sanering Riolering 2010" geven we uitvoering aan de gemeentelijke richtlijnen dat voor investeringsprojecten met een investeringsbedrag groter dan 450 duizend euro een nacalculatie moet worden opgesteld. Het resultaat is de financiële en technische afwikkeling van het programma "Sanering riolering 2010". Alle projecten zijn uitgevoerd.

Tegelijkertijd met het vaststellen van de nacalculatie stellen we voor om de overgebleven middelen gedeeltelijk in te zetten voor een integrale aanpak van de Noorderhaven.

Kader

Het kader voor dit besluit zijn de door de raad vastgestelde richtlijnen voor de nacalculatie van investeringsprojecten. Deze nacalculatierichtlijnen zijn opgenomen in het Handboek Financieel Beheer gemeente Groningen.

Argumenten en afwegingen

In de nacalculatie wordt verantwoording afgelegd over het verloop van het programma sanering riolering jaarschijf 2010. Er is sprake van een aanzienlijke positieve afwijking in het krediet, die vooral veroorzaakt wordt door meevallende aanbestedingen.

Aangezien de aanpak van de Noorderhaven meer kost dan wij in eerste instantie verwachtten, stellen we voor om het overgebleven krediet gedeeltelijk voor dit onderwerp in te zetten. Hierna onderbouwen we ons voorstel.

Er zijn een aantal redenen waardoor de investering hoger uitvalt. Ten eerste was de verwachte investering gebaseerd op cijfers van eerder uitgevoerde projecten, waarbij woonschepen een vaste aansluiting op het riool kregen. In de Noorderhaven kiezen we – na onderzoek door een scheepsexpert en overleg met het Woonschepencomité Groningen (WCG) voor een vacuümsysteem met een aantal vaste verzamelinstallaties op de wal, omdat het niet mogelijk is om alle schepen van een vaste aansluiting te voorzien. Dit is een duurder systeem. Voordeel hierbij is dat we de investeringen op de schepen zo laag mogelijk houden en de regie over het systeem in eigen hand houden. De exploitatiekosten zijn relatief laag en het systeem is flexibel (ook voor passanten te gebruiken die al een voorziening aan boord hebben). Het karakter van Vrijhaven blijft behouden, omdat de schepen niet continu vast hoeven te liggen aan een systeem op wal of in het water. Daarnaast kiezen in de Noorderhaven meer eigenaren voor een IBA, een duurder optie dan een vuilwatertank.

Ten tweede brengt de keuze voor een vacuümsysteem met zich mee dat er meer werkzaamheden op de wal moeten gebeuren. Die bieden echter weer kansen om aanpassingen mee te nemen die we anders nog niet hadden gedaan en om noodzakelijk onderhoud aan te pakken. Met herinrichting in het vooruitzicht is in de afgelopen jaren alleen het hoogst noodzakelijke onderhoud uitgevoerd. Nu het project herinrichting diepenring niet doorgaat, missen we een mogelijkheid om kosten te besparen. De werkzaamheden op de wal zouden (gedeeltelijk) gedekt worden uit dit project. Met de beschreven integrale aanpak zorgen we ervoor dat de voorzieningen in en de openbare ruimte rond de Noorderhaven weer op orde zijn.

Raadsvoorstel - Slot- en nacalculatie sanering riolering 2010

De kosten van het project zijn geraamd op 1.8 miljoen euro en worden als volgt gedekt:

Financiering afval water Noorderhaven	Bedragen *1.000 euro
Exploitatie begroting 2014 Stadsbeheer Kunstwerken	150
Exploitatie begroting 2014 Stadsbeheer Wegen	110
Verbeterplan en Beeldkwaliteit woonboten in Diepenring (Impulsgelden)	100
Aanvullend krediet woonschepen 2009-2010	100
Sanering Riolering 2013 Woonschepen Noorderhaven	500
Sanering Riolering 2012 Woonschepen Noorderhaven	125
Slotcalculatie Sanering Riolering 2010	715
	1.800

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De realisatie van de jaarschijf 2010 sanering riolering kwam tot stand door een goede samenwerking tussen de gemeente, waterschappen, aannemers en bewoners.

Financiële consequenties

Het programma riolering kent een gesloten financieringssysteem. Dit houdt in dat de inkomsten uit het rioolrecht alleen voor rioleringsprojecten mogen worden ingezet. Het programma 2010 vindt zijn oorsprong in het door de raad vastgestelde Groninger Rioleringsplan 2009-2013. Op basis van het Groninger (Water-) en rioleringsplan wordt per jaarschijf een kredietaanvraag aan de raad voorgelegd, waarin het programma voor het komende jaar zijn definitieve vorm krijgt.

De nacalculatie van het programma sanering riolering 2010 geeft de volgende financiële afwijkingen weer ten opzichte van de aangevraagde kredieten.

Bedragen * 1.000 euro

Krediet 2010	Uitgaven	Saldo
10.274	9.484	790

Het krediet kent een positieve afwijking van 790 duizend euro. Dit wordt veroorzaakt door meevallende aanbestedingen.

Het voorstel is om van het niet bestede deel van het krediet 790 duizend euro, 715 duizend euro in te zetten voor afvalwatersanering Noorderhaven. Het krediet sanering riolering 2012 wordt hiermee opgehoogd. De kapitaallasten worden gedekt uit de vrijval programma sanering riolering 2010. Het overige deel (75 duizend euro) valt vrij.

Overige consequenties

N.V.T.

Raadsvoorstel - Slot- en nacalculatie sanering riolering 2010

Vervolg

Volgend jaar ontvangt u zoals gebruikelijk de slot- en nacalculaties van de volgende jaarschijf (2011).

Wat betreft de Noorderhaven:

We informeren de woonschipeigenaren, zodra de voorbereiding en contractvorming van het project afgerond is. In een informatiebijeenkomst zullen wij hen informeren over planning en uitvoering. De uitvoering van het project start eind 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 - Slot- en nacalculatie sanering riolering 2010

BIJLAGE

Bijlage 1 Nacalculatie Sanering riolering 2010

Inleiding

Op 17 december 2008 heeft de gemeenteraad het Groninger Water- en Rioleringsplan 2009-2013 vastgesteld (RO08.1738325). Hierin staat onder andere de investerings- en vervangingsplanning voor riolering beschreven. Omdat het vervangen van riolering vrijwel altijd gepaard gaat met andere ingrepen in de infrastructuur, verschuiven geplande werkzaamheden in de tijd. Er worden projecten later uitgevoerd of er worden projecten naar voren gehaald, zodat er optimaal werk met werk gemaakt kan worden. Per jaar wordt een rioleringsprogramma vastgesteld en het bijbehorende krediet aangevraagd.

1. Projectbeschrijving

Het jaarprogramma Sanering Riolering 2010 vloeit – zoals hierboven al vermeld – voort uit het door de gemeenteraad vastgestelde Groninger Water- en Rioleringsplan 2009-2013. Hierna beschrijven we kort welke werkzaamheden in dat kader zijn uitgevoerd.

In Hoogkerk is het laatste deel van de riolering vervangen en is er een gescheiden stelsel aangelegd. Daarbij wordt het schone regenwater niet meer op de rioolwaterzuivering getransporteerd, maar rechtstreeks op het oppervlaktewater wordt geloosd. In diverse straten in de binnenstad is het riool vervangen en daar waar dit niet mogelijk was is het riool gerelined. Bij relining wordt de binnenkant van de rioolbuis bekleed met een kous die gelijkwaardig is aan een nieuwe rioolbuis. Bij de keuze tussen vervanging en relining worden de technische mogelijkheden beoordeeld, met als uitgangspunt dat de kwaliteit, robuustheid en duurzaamheid van het rioolsysteem wordt verbeterd en gewaarborgd. Daarbij wegen we mogelijke overlast voor bewoners en bedrijven mee. Ook is in 2010, in samenwerking met waterschap Noorderzijlvest, weer hard gewerkt aan de realisatie van het project Waterslag 2, de aanleg van een rioolpersleiding aan de oostkant van de stad. Met deze leiding wordt het afvalwater-afvoersysteem veel minder kwetsbaar, doordat het water via meerdere wegen kan worden afgevoerd. Ook de kans op vervuiling van de vijvers met rioolwater zal sterk afnemen.

2. Kredietbesluit

Op 16 december 2009 heeft de raad een krediet van euro 10.274.000 beschikbaar gesteld (inclusief 1.191.000 voor geraamde afdracht BCF¹ – egalisatiereserve) voor sanering riolering 2010 (RO09.2077305).

3. Tijdsplanning krediet

Het jaarprogramma 2010 heeft een looptijd tot en met 2014.

4. Aanbestedingsprocedure

Binnen het krediet 2010 hebben onder andere de volgende aanbestedingen plaatsgevonden:

Locatie	Bestek	Aanbestedingsvorm	Bedrag	Datum
Hoogkerk Zuid, fase 3	28-2010	Openbaar	736.000	08-09-2010
Binnenstad Zuid, deel 1	02-2010	Openbaar	365.000	13-04-2010
Binnenstad Zuid, relinen	14-2010	Openbaar	165.000	16-08-2010
Binnenstad Oost, relinen	36-2010	Onderhands	210.000	30-08-2010
Binnenstad Oost, vervangen	35-2010	Openbaar	315.000	15-12-2010
Waterslag 2, ombouw gemaal Selwerd	5668	Openbaar	664.000	12-01-2011

De werken van het jaarprogramma worden veelal gecombineerd uitgevoerd met werken binnen Stadsontwikkeling, bijvoorbeeld herinrichting van straten. De aanbesteding van de riolering maakt dan onderdeel uit van de aanbesteding werken.

¹ BTW Compensatie Fonds

Raadsvoorstel - Slot- en nacalculatie sanering riolering 2010

5. Oplevering en tussentijdse verantwoording

De diverse locaties zijn zowel technisch als financieel afgerond en opgeleverd. Jaarlijks wordt er bij de jaarrekening financieel verantwoording afgelegd in het Overzicht van Investerings (Staat OVI)

6. Kosten van het project

Bedragen * 1.000 euro

Krediet	Uitgaven	Saldo
10.274	9.484	790

De financiering van de vervanging en onderhoud van het rioleringsstelsel kent een gesloten financieringssysteem. Dit houdt in dat de inkomsten uit het rioolrecht alleen voor rioleringsprojecten mogen worden ingezet.

7. Verschillenanalyse

Uitgaven krediet 2010, bedragen * 1.000 euro.

Projecten	Raadskrediet begroting	Totaal uitgaven	Afwijking uitgaven
Rioolgemaal	900	855	45
Waterslag	2.500	2.327	173
Watertaken	721	767	-46
Hoogkerk	1.858	1.312	546
Binnenstad Zuid	1.125	876	249
Binnenstad Oost	1.441	1.494	-53
Meeuwerderweg	423	723	-300
Overige kosten	115	78	37
BCF	1.191	1.052	138
TOTAAL 2010	10.274	9.484	790

Verklaring van de grootste verschillen

Hoogkerk Zuid: verschil veroorzaakt door een zeer scherpe aanneemsom. De betreffende aannemer heeft Fase 1 ook uitgevoerd en was dus goed op de hoogte van de lokale omstandigheden. Ook de voorbereidingskosten door IGG vielen lager uit.

Binnenstad Zuid: verschil veroorzaakt door noodzakelijke aanpassing van de uitvoeringsmethode. In eerste instantie zou een groot gedeelte van het riool vervangen worden. Door de aanwezigheid van kabels en leidingen en de kastanjabomen op de Vismarkt is uiteindelijk besloten het riool daar te relinen. Deze uitvoeringsmethode is een stuk goedkoper.

Meeuwerderweg: de complexiteit van het project en een moeizame aanbesteding heeft geleid tot overschrijding van het budget. Theoretische uitgangspunten bleken moeilijk te vertalen naar praktische oplossingen. Daarnaast is er veel zorg besteed aan beperking overlast en bereikbaarheid van de ondernemers aan de Meeuwerderweg, waardoor de projectkosten hoger zijn uitgevallen.

Raadsvoorstel - Slot- en nacalculatie sanering riolering 2010

Inkomsten 2010, bedragen * 1.000 euro

Inkomsten uit bijdrage Waterschap en vanwege gecombineerde aanpak sanering riolering met andere projecten.

Projecten	Begrote opbrengst	Werkelijke inkomst	Afwijking inkomsten
Waterslag	0	57	57
Hoogkerk	0	11	11
Binnenstad Zuid	0	40	40
Binnenstad Oost	0	30	30
TOTAAL 2010		138	138

8. Afwikkeling meer- en minderwerk

De afwikkeling van meer- en minderwerk heeft budgetneutraal plaatsgevonden. Het meerwerk is ten laste gebracht van de post onvoorzien en gecompenseerd door minderwerk.

9. Handelswijze ten aanzien van onder- /overschrijdingen van kredieten

Zie hiervoor onderdeel 7 en 8.

Raadsvoorstel - GrESCo investeringen renovatie aula begraafplaats Selwerderhof

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering

Raadscommissie

Datum raadscommissie

Bijlagen 1 factsheet

Registratienr. 14.4233933

Datum B&W besluit 01-07-2014

Portefeuillehouder Gijsbertsen

Steller Frank van de Poel

Telefoon 050 367 8723

E-mail Frank.van.de.poel@groningen.nl

Onderwerp

GrESCo investeringen renovatie aula begraafplaats Selwerderhof

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. een krediet beschikbaar te stellen van € 47.312,-- voor de aanschaf/aanleg van zonnepaneelinstallaties, vloerisolatie en LED-verlichting voor de renovatie van de aula op begraafplaats Selwerderhof in het kader van de GrESCo;
- II. de kapitaallasten van € 3.430,-- te dekken uit de energiebesparing die de maatregelen onder punt I opleveren;
- III. de gemeentebegroting 2014 dienovereenkomstig te wijzigen.

Raadsvoorstel - GrESCo investeringen renovatie aula begraafplaats Selwerderhof

(Publieks-)samenvatting

In 2011 heeft de raad *Groningen geeft Energie* vastgesteld, het uitvoeringsplan bij het Masterplan Groningen Energieneutraal. Dit plan heeft als doel de gemeente Groningen in 2035 energieneutraal te laten zijn. Het "masterdoel" bereiken we via vele subdoelen. Eén van die subdoelen is het geleidelijk energieneutraal maken van het gemeentelijk vastgoed; in totaal zo'n 250 gebouwen. Om dit te bereiken is een gemeentelijke projectgroep Groninger Energy Service Company (GrESCo) opgericht.

Op 25 september 2013 (RO13.3655292) is door de raad besloten tot de gesloten financiering die als onderbouwing van de GrESCo ligt. In dit voorstel is ook aangegeven dat er per gebouw een business case wordt opgesteld en wordt voorgelegd aan de raad.

De raad heeft op 26 juni 2013 besloten over een krediet voor de bouwkundige renovatie van de aula op begraafplaats Selwerderhof. De energiemaatregelen sluiten aan op deze renovatie. In dit voorliggende voorstel is de business case van de energiemaatregelen van de aula op begraafplaats Selwerderhof beschreven. Voorgesteld wordt om te investeren in zonnepanelen, vloerisolatie en LED-verlichting. Het netto elektriciteitsverbruik wordt gereduceerd tot 6% van het oorspronkelijke verbruik (dus een reductie van 94%!); het gasverbruik tot 49% van het huidige verbruik.

Inleiding

Om het doel van de GrESCo, het gemeentelijk vastgoed energieneutraal maken, te bereiken wordt per gebouw gekeken naar de mogelijkheden om hierin stappen te maken. Hierbij wordt gekeken naar het huidige energieverbruik, wensen van de gebruikers, de installaties en de mogelijkheden energie te besparen en energie op te wekken. Maatregelen worden verwerkt in een business case die binnen het financiële model van de GrESCo past. Het voorliggende voorstel heeft betrekking op de renovatie van de aula op begraafplaats Selwerderhof. Op 26 juni 2013 heeft uw raad al besloten krediet beschikbaar te stellen voor de bouwkundige renovatie van de aula. Inmiddels heeft de aanbesteding plaatsgevonden, zijn de werkzaamheden uitgevoerd en is het gebouw weer geopend, inclusief de door de GrESCo voorgestelde zonnepanelen, vloerisolatie en LED-verlichting. Na goedkeuring van uw raad voor dit voorstel kunnen de financiële lasten en baten van de zonnepanelen, vloerisolatie en LED-verlichting worden overgenomen door de GrESCo.

Beoogd resultaat

Het beoogd resultaat is een grote stap te zetten richting een energieneutraal gebouw, o.a. door het gebouw uit te rusten met zonnepanelen, vloerisolatie en LED-verlichting, isolerend glas en een energiezuiniger ketel. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan de energieneutraliteit van de stad en op termijn een verlaging van de kosten voor de inkoop van energie. Omdat het een monumentaal gebouw betreft, zijn verdergaande energiebesparende maatregelen momenteel niet mogelijk omdat deze het monumentale karakter te veel aantasten dan wel tot onrendabele investeringen leiden.

Kader

Het voorstel past binnen de kaders van het Masterplan "Groningen Energieneutraal". Hoewel het voorstel afwijkt van het financiële handboek past het wel binnen de financiële kaders van de GrESCo zoals vastgesteld op 25 september 2013. De afwijking heeft te maken met de situatie dat deze aanvraag gezien kan worden als een aanvullend krediet op de kredieten die bestaan voor

Raadsvoorstel - GrESCO investeringen renovatie aula begraafplaats Selwerderhof

Selwerderhof. Echter, de GrESCO wil de investeringen aan gebouwen in het kader van energiebesparingen apart inzichtelijk maken en monitoren. Om deze reden wordt het nu als een afzonderlijk krediet met een aparte dekking aangevraagd. Dit is ook omschreven in het financiële kader van de GrESCO. De discrepantie tussen dit voorstel en het financieel handboek wordt op dit moment onderzocht en indien nodig wordt dit hersteld in het financiële handboek.

Argumenten/afwegingen

Op 26 juni 2013 heeft uw raad krediet beschikbaar gesteld voor de renovatie van de aula op begraafplaats Selwerderhof.

De planvorming voor de renovatie was al in gang gezet, voordat besluitvorming over de GrESCO had plaatsgevonden. Het renovatieontwerp rekende daarom nog niet met de energiedoelstelling van het college. Inmiddels heeft de aanbesteding plaatsgevonden, zijn de werkzaamheden uitgevoerd en is het gebouw weer geopend, inclusief de door de GrESCO voorgestelde zonnepanelen, vloerisolatie en LED-verlichting. Na goedkeuring van de raad voor dit voorstel kunnen de financiële lasten en baten van deze onderdelen door de GrESCO te laten overnemen.

Het gebouw leent zich bouwkundig gezien uitstekend voor energiebesparende maatregelen. Echter omdat het een monument betreft zijn de maatregelen beperkt tot zonnepanelen, vloerisolatie en LED-verlichting, isolerend glas en een energiezuiniger ketel. Andere maatregelen zouden het monumentale karakter te veel aantasten dan wel tot onrendabele investeringen leiden.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Door eigen gebouwen energieneutraal te maken, wil Groningen Stad het goede voorbeeld geven. Met de gebruikers is intensief overlegd. Zij blijven de energierekening betalen zoals zij die betaalde voor de energiebesparende maatregelen, jaarlijks verhoogd met de inflatie en nominale compensatie, e.e.a. geheel volgens het GrESCO-model. Op deze wijze betaalt zich de gedane energie-investering zich terug over een periode van 20 jaar.

Financiële consequenties

Zoals in het raadsvoorstel van 25 september 2013 is beschreven gaan bij de GrESCO de kosten voor de baten uit. De GrESCO werkt met een gesloten financieringssysteem. Het uitgangspunt is dat geïnvesteerd wordt in energiebesparende en -opwekkende maatregelen, die worden "terugverdiend" uit de gerealiseerde besparingen. Bij grotere projecten wordt de gebruiker een incentive van 20% van de besparing gegeven. De af te spreken split incentive hangt mede samen met de haalbaarheid van de business case. Deze dient ten slotte sluitend te zijn. Bij Selwerderhof worden aanzienlijke investeringen gedaan om grote stappen richting energieneutraliteit te zetten. Het verbruik van Selwerderhof is echter te gering en de frequentie van het gebruik van het gebouw is bovendien niet beïnvloedbaar. Daarom is in overleg met de gebruiker afgesproken de incentive op 0% te stellen.

Het werkelijke verbruik wordt jaarlijks middels de slimme meters (online) geregistreerd en gemonitord onder verantwoording van de GrESCO. Afwijkingen in het verwachte gebruik worden hiermee in beeld gebracht. Indien het verbruik zich volgens de verwachting ontwikkelt op een gekwantificeerd lager niveau dan tot nu toe, is het doel bereikt. Indien het energieverbruik zich daarentegen niet naar verwachting ontwikkelt wordt (op initiatief van de GrESCO) samen met de gebruiker gekeken naar oorzaken en welke maatregelen getroffen kunnen worden om het verbruik op het gewenste niveau te krijgen. Oorzaken kunnen zeer divers zijn en vaak van technische aard.

Raadsvoorstel - GrESCO investeringen renovatie aula begraafplaats Selwerderhof

Dit zijn risico's voor de GrESCO zoals beschreven in het raadsbesluit van 25 september 2013. Mocht verspillend gebruikersgedrag bij voortduring de besparingen afnemen, dan kan GrESCO in het uiterste geval het onterechte meerverbruik bij de gebruiker in rekening brengen, hierover zijn afspraken gemaakt met de gebruiker.

Huidige verbruik en kosten (alle bedragen incl. BTW en energiebelasting)

Huidige energieverbruik stroom:	12700 kWh
Huidige energieverbruik gas:	8000 m ³
Kosten kWh:	€ 0,14 (all-in)
Kosten gas:	€ 0,53 (all-in)

Investeringen, terugverdientijden, incentive

Vloer Isolatie, Zonnepanelen en LED totaal: € 47.312,37

Terugverdientijd: circa 15 jaar

Incentive gebruikers: 0 %

Kapitaallasten en dekking

De investering brengt kapitaallasten van € 3.430,-- met zich mee. Deze worden gedekt uit de energiebesparing die de energiebesparende maatregelen opleveren. De besparing bedraagt naar verwachting € 3.698,-- per jaar.

Netto Elektriciteitsverbruik: gereduceerd met	94%
Gasverbruik: gereduceerd met	49%

De voorgestelde investeringen in het Aulagebouw Selwerderhof draagt bij aan de doelstelling Groningen energieneutraal 2035. De investeringen zijn rendabel. Dit blijkt uit de Netto Contante Waarde (NCW). Dit is het resultaat van de kasstroom over de exploitatieperiode met als basis de rendementseis. De jaarlijkse kasstroom is positief. Omdat de investeringen rendabel zijn (conform de gesloten financiering waar de raad mee heeft ingestemd) draagt deze Business Case ook bij aan de taakstellingen ten aanzien van energie inkoop. Daarbij worden de bedrijfskosten voor GrESCO gedekt uit de Business Cases. De overige besparing (na aflossing van de investeringen en taakstelling) komt in de bestemmingsreserve.

Raadsvoorstel - GrESCo investeringen renovatie aula begraafplaats Selwerderhof

Begrotingswijziging

Investering

Begrotingswijziging voor investeringskrediet GrESCo - renovatie Selwerderhof

Betrokken dienst(en) VGM
Soort wijziging uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet 2014

Financieel begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
8.2 Nieuwbouw	47		-47
Totaal begrotingswijziging	47	0	-47

Realisering en evaluatie

Na instemming van de raad neemt de GrESCo de investeringen over. De nieuwe installaties worden - zoals gebruikelijk - opgenomen in het onderhoudsplan.
Daarbij wordt het energieverbruik gemonitord en meegenomen in de voortgang van de GrESCo.

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 - GrESCo investeringen renovatie aula begraafplaats Selwerderhof

BIJLAGE

FACTSHEET						
parameters						
rendementseis	3,00%	is gelijk aan ROP				
rente	3,00%	ROP voor 2014				
exploitatie periode	20 jaar	gemiddelde van de afschrijving				
Afschrijving	15-30	zie afschrijvingstermijnen financiële verordening 2013				
eindwaarde	15%	NCW maximaal 15% negatief (van de investering)				
inflatie						
stijging exploitatie kosten	2,00%					
stijging energielasten	3,00%					
exploitatie kosten	15,00%	van investering vergoeding voor werkzaamheden gresco				
financieel						
investering	€	47.312,37	totaal			
Besparing energie	€	3.698,00	in het eerste jaar			
kapitaalslasten 1e jaar	€	3.430,15	rente +afschrijving			
Factor gem. besparing/gem.Last		1,45				
factor investering/besparing		12,8				
NCW	€	11.152,78	resultaat van de kasstroom over de exploitatie periode met als basis de rendementseis			
exploitatie kosten	€	554,70	beheer en monitoring vergoeding voor de GrESCo			
ICR		2,21	rente dekking ratio (bedrijfslasten/rentelasten)			
Alg. gegevens						
Berekening INCLUSIEF BTW						
Huidig Verbruik E samen met Loketgebouw		25400 kWh				
huidig Verbruik G samen met Loketgebouw		13000 m3				
schatting Beheerder voor Aula c.a > E verbruik		12700 kWh	(geen eigen meter)			
schatting Beheerder voor Aula c.a > G verbruik		8000 m3	(geen eigen meter)			
Besparingen						
afmetingen		besp. M3/m2	besp. kWh	totaal	Gas €/m3	El €/kWh
vloerisolatie m2	335	5		1675 m3	€ 0,5291	€ 886,24
PV m2	100		100	10000 kWh	€ 0,14	€ 1.351,00
Led besparing kWh/jr	2000			2000 kWh	€ 0,14	€ 270,20
besparing Gresco budget						€ 2.507,44
Besteksbesparingen						
glasvervanging koffiekamer	21	50		1050 m3	€ 0,5291	€ 555,56
vervanging ketel	15%	tov oude ketel		1200 m3	€ 0,5291	€ 634,92
besparing non Gresco budget						€ 1.190,48
Totale besparingen						
Gas				3925 op	8000 besparing	49%
Elektriciteit				12000 op	12700 besparing	94%
meerkosten nieuwe situaties (van belang om de rentabiliteit van Gresco aan te tonen, onvermijdelijke kosten)						
negatief-energiebesparing *)						
extra mechanische ventilatie	G		-200 m3	€ 0,53		-€ 105,82
extra mechanische ventilatie	E		-262 kWh/jr	€ 0,14		-€ 35,40
koepels in koffiekamer	G	PM				
totale meerkosten (van belang om de rentabiliteit van Gresco aan te tonen, onvermijdelijke kosten)						-€ 141,22
*) noodzakelijke anti-besparingen t.g.v. ventilatieeisen worden niet aan de businesscase toegerekend						

Raadsvoorstel - GrESCo investeringen nieuwbouw Buurtcentrum Bessemoer

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering

Raadscommissie

Datum raadscommissie

Bijlagen 1 factsheet

Registratienr. 4365053

Datum B&W besluit 01-07-2014

Portefeuillehouder

Steller Frank van de Poel

Telefoon (050) 367 62 62

E-mail leonie.smit@groningen.nl

Onderwerp

GrESCo investeringen nieuwbouw Buurtcentrum Bessemoer

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. een krediet beschikbaar te stellen van € 45.000,- voor de aanschaf/aanleg van zonnepaneelinstallaties, WKO/warmtepomp, extra isolatie, zonneboiler, full led verlichting voor het nieuw te bouwen buurtcentrum Bessemoer;
- II. de kapitaallasten van € 3.263,- te dekken uit de energiebesparing die de maatregelen onder punt I opleveren;
- III. de gemeentebegroting 2014 dienovereenkomstig te wijzigen.

Raadsvoorstel - GrESCo investeringen nieuwbouw Buurtcentrum Bessemoer

(Publieks-)samenvatting

In 2011 heeft uw raad *Groningen geeft Energie* vastgesteld, het uitvoeringsplan bij het Masterplan Groningen Energieneutraal. Dit plan heeft als doel de gemeente Groningen in 2035 energieneutraal te laten zijn. Het "masterdoel" bereiken we via vele subdoelen. Eén van die subdoelen is het geleidelijk energieneutraal maken van het gemeentelijk vastgoed: in totaal zo'n 250 gebouwen. Om dit te bereiken is een gemeentelijke projectgroep Groninger Energy Service Company (GrESCo) opgericht.

Op 25 september 2013 (RO13.3655292) is door uw raad besloten tot de gesloten financiering die als onderbouwing van de GrESCo ligt. In dit voorstel is ook aangegeven dat er per gebouw een business case wordt opgesteld en wordt voorgelegd aan uw raad.

Uw raad is met een brief van 14 april 2011 (RO 11.2568408) geïnformeerd over de aanpak van Bessemoerstrook. Hierin is tevens de nieuwbouw van het buurtcentrum beschreven.

In dit voorliggende voorstel staat de business case van Buurtcentrum Bessemoer beschreven. Voorgesteld wordt om extra te investeren in zonnepaneelinstallaties, WKO/warmtepomp, extra isolatie, zonneboiler, full LED verlichting. Het gebouw wordt daarmee all-electric (geen gasaansluiting) en nagenoeg energieneutraal. Ten opzichte van het gesloopte gebouw is het gasverbruik met 100% teruggebracht naar 0 en het elektriciteitsverbruik is met 70% teruggebracht.

Inleiding

Om het doel van de GrESCo, het gemeentelijk vastgoed energieneutraal maken, te bereiken wordt per gebouw gekeken naar de mogelijkheden om stappen te maken. Hierbij wordt gekeken naar het huidige energieverbruik, wensen van de gebruikers, de installaties en de mogelijkheden energie te besparen en energie op te wekken. Maatregelen worden verwerkt in een business case die binnen het financiële model van de GrESCo past. Dit voorstel gaat over het nieuw te bouwen Buurtcentrum Bessemoer in de Bessemoerstrook. Het buurtcentrum heeft mede als doel verbindingen tot stand te brengen tussen Tuinwijk en Paddepoel.

Beoogd resultaat

Het beoogd resultaat is een grote stap te zetten richting van een energieneutraal gebouw. Daarom is voor de nieuwbouw gekozen voor zonnepanelen, WKO/warmtepomp, extra isolatie, zonneboiler, full led verlichting. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan de energieneutraliteit van de stad en op termijn een verlaging van de kosten voor de inkoop van energie.

Kader

Het voorstel past binnen de kaders van het Masterplan "Groningen Energieneutraal". Hoewel het voorstel afwijkt van het financiële handboek past het wel binnen de financiële kaders van de GrESCo zoals vastgesteld op 25 september 2013. De afwijking heeft te maken met de situatie dat deze aanvraag gezien kan worden als een aanvullend krediet op de kredieten die bestaan voor Bessemoer. Echter, de GrESCo wil de investeringen aan gebouwen in het kader van energiebesparingen apart inzichtelijk maken en monitoren. Om deze reden wordt het nu als een afzonderlijk krediet met een aparte dekking aangevraagd. Dit is ook omschreven in het financiële kader van de GrESCo. De discrepantie tussen dit voorstel en het financieel handboek wordt op dit moment onderzocht en indien nodig wordt dit hersteld in het financiële handboek.

Argumenten/afwegingen

Het buurtcentrum Bessemoer is opgenomen in de exploitatiebegroting Bessemoerstrook. De aanpak van deze strook moet dienen als verbindingszone tussen de wijken Tuinwijk en Paddepoel.

Momenteel is er een Buurtcentrum Tuinwijk aan de Bessemoer gevestigd. In de exploitatie is de nieuwbouw van het buurtcentrum meegenomen. Het nieuw te realiseren gebouw moet dienen als ontmoetingsplaats voor de bewoners van Tuinwijk en Paddepoel.

Omdat de planvorming al in volle gang was voordat besluitvorming over de GrESCo heeft plaatsgevonden, maar ook omdat sprake is van een beperkt budget is in het aanvankelijke ontwerp geen rekening gehouden met de energiedoelstelling van het college.

Het gebouw leent zich echter uitstekend voor energiebesparende maatregelen. Door middel van zonnepaneelinstallaties, WKO/warmtepomp, extra isolatie, zonneboiler, full LED verlichting wordt voldoende energie opgewekt om een gasaansluiting overbodig te maken. Hiervoor is wel een extra investering noodzakelijk.

Inmiddels heeft de bouwkundige aanbesteding plaatsgevonden en gaat de aannemer eerdaags van start met het eerste bouwkundige werk, waarbij de energie gerelateerde zaken nog niet in opdracht zijn gegeven, in afwachting van instemming op dit collegevoorstel. Na goedkeuring van uw raad kunnen de werkzaamheden voor de zonnepanelen, vloerisolatie en LED verlichting in uitvoering worden gegeven. Om juridische risico's te voorkomen is dit aan de voorkant afgedekt.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Door eigen gebouwen energieneutraal te maken, wil Groningen Stad het goede voorbeeld geven. Met de gebruikers is intensief overlegd. Zij blijven de energierekening betalen zoals zij die betaalde voor de energiebesparende maatregelen, jaarlijks verhoogd met de inflatie en nominale compensatie, e.e.a. geheel volgens het GrESCo-model. Op deze wijze betaalt zich de gedane energie-investering zich terug over een periode van 20 jaar.

Financiële consequenties

Zoals in het raadsvoorstel van 25 september 2013 is beschreven gaan bij de GrESCo de kosten voor de baten uit. De GrESCo werkt met een gesloten financieringssysteem. De uitgangspunten zijn:

1. de investering in energiebesparende en -opwekkende maatregelen moet worden terugverdiend uit de gerealiseerde besparingen;
2. wanneer de gerealiseerde besparing hoger is dan het bedrag dat nodig is om de investering af te lossen, kan de gebruiker een split incentive van 20% van de besparing worden gegeven.

Dit laatste is niet het geval. Bij het project Bessemoer worden aanzienlijke investeringen gedaan om grote stappen richting energieneutraliteit te zetten. Er is geen ruimte voor een split incentive als we rekening houden met de aflossingsperiode van 20 jaar.

Bij dit project is een split incentive ook niet echt aan de orde omdat het gebouw door de investering vrijwel energieneutraal is! De gebruikers blijven het bedrag wat ze al betaalden voor energie ook in de toekomst betalen en zijn hierdoor gevrijwaard van stijging van de energierekening.

Daarnaast betaalt het bestuur ook kosten voor het elektrisch koken, dat eerder beperkt was en op gas. Gezien er geen gasaansluiting is worden deze kosten bespaard.

Het werkelijke verbruik wordt jaarlijks middels de slimme meters (online) geregistreerd en gemonitord onder verantwoording van de GrESCo. Afwijkingen in het verwachte gebruik worden hiermee in beeld gebracht. Indien het verbruik zich volgens de verwachting ontwikkelt op een gekwantificeerd lager niveau dan tot nu toe, is het doel bereikt. Indien het energieverbruik zich daarentegen niet naar verwachting ontwikkelt wordt (op initiatief van de GrESCo) samen met de gebruiker gekeken naar oorzaken en welke maatregelen getroffen kunnen worden om het verbruik op het gewenste niveau te krijgen. Oorzaken kunnen zeer divers zijn en vaak van technische aard. Dit zijn risico's voor de GrESCo zoals beschreven in het raadsbesluit van 25 september 2013.

Raadsvoorstel - GrESCo investeringen nieuwbouw Buurtcentrum Bessemoer

Mocht verspillend gebruikersgedrag bij voortdurende besparingen afkomen, dan kan GrESCo in het uiterste geval het onterechte meerverbruik bij de gebruiker in rekening brengen, hierover zijn afspraken gemaakt met de gebruiker.

Huidige verbruik en kosten (alle bedragen incl. BTW en energiebelasting)

Huidige energieverbruik stroom:	7550 kWh
Huidige energieverbruik gas:	4739 m3
Kosten kWh:	€ 0,19 (all-in)
Kosten gas:	€ 0,49 (all-in)

Investeringen, terugverdientijden, incentive

Zonnepaneelinstallaties, WKO/warmtepomp, extra isolatie, zonneboiler, full LED verlichting
totaal: € 45.000,--.

Terugverdientijd: 20 jaar

Incentive gebruikers: 0 %

Kapitaallasten en dekking

De investering brengt kapitaallasten van € 3.263,-- met zich mee. Deze worden gedekt uit de energiebesparing die de energiebesparende maatregelen opleveren. De besparing bedraagt naar verwachting € 3.474,-- per jaar.

Netto Elektriciteitsverbruik: gereduceerd met:	70%
Gasverbruik: gereduceerd met:	100%

De voorgestelde investeringen in Buurtcentrum Bessemoer draagt bij aan de doelstelling Groningen energieneutraal 2035. De investeringen zijn rendabel. Dit blijkt uit de Netto Contante Waarde (NCW). Dit is het resultaat van de kasstroom over de exploitatieperiode met als basis de rendementseis. De jaarlijkse kasstroom is positief. Omdat de investeringen rendabel zijn (conform de gesloten financiering waar uw raad mee heeft ingestemd) draagt deze Business Case ook bij aan de taakstellingen ten aanzien van energie-inkoop. Daarbij worden de bedrijfskosten voor GrESCo gedekt uit de Business Cases. De overige besparing (na aflossing van de investeringen en taakstelling) komt in de bestemmingsreserve.

Begrotingswijziging

Begrotingswijziging voor investeringskrediet GrESCo - nieuwbouw buurtcentrum Bessemoer

Betrokken dienst(en)	VGM
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2014

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
8.2 Nieuwbouw	45		-45
Totale begrotingswijziging	45	0	-45

Raadsvoorstel - GrESCo investeringen nieuwbouw Buurtcentrum Bessemoer

Realisering en evaluatie

Na instemming van uw raad wordt zo spoedig mogelijk opdracht gegeven aan de aannemer voor de geplande maatregelen. Ook worden de afspraken met de gebruiker vastgelegd in een overeenkomst. De nieuwe installaties worden - zoals gebruikelijk - opgenomen in het onderhoudsplan. Daarbij wordt het energieverbruik gemonitord en meegenomen in de voortgang van de GrESCo.

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 - GrESCo investeringen nieuwbouw Buurtcentrum Bessemoer

BIJLAGE

FACTSHEET BESSEMOER					
parameters					
rendementseis		3,00%	is gelijk aan ROP		
rente		3,00%	ROP voor 2014		
exploitatie periode		20 jaar	gemiddelde van de afschrijving		
Afschrijving		15-30	zie afschrijvingstermijnen financiële verordening 2013		
eindwaarde		15%	NCW maximaal 15% negatief (van de investering)		
inflatie					
stijging exploitatie kosten		2,00%			
stijging energielasten		3,00%			
exploitatie kosten		15,00%	van investering vergoeding voor werkzaamheden gresco		
financieel					
investering	€	45.000,00	totaal		
Besparing energie	€	3.474,11	in het eerste jaar		
kapitaalslasten 1e jaar	€	3.262,50	rente +afschrijving		
Factor gem. besparing/gem.Lasten					
factor investering/besparing					
NCW			resultaat van de kasstroom over de exploitatie periode met als basis de rendementseis		
exploitatie kosten	€	521,12	beheer en monitoring vergoeding voor de GrESco		
ICR			rente dekking ratio (bedrijfslasten/rentelasten)		
Alg. gegevens/besparingsberekening					
Berekeningen EXCLUSIEF BTW					
Energieverbruik OUD		2010	2011	2012-nov	gemiddeld
Elektra gebruik oude wijkgebouw Bessemoer		7611	7489	7.550	Basis: afrekening Essent
Gas gebruik oude wijkgebouw Bessemoer		4974	4503	4.739	Basis: afrekening Essent
Netwerk en meterkosten Elektra		€ 180	€ 263	€ 243	Basis: afrekening Essent
Netwerk en meterkosten Gas		€ 185	€ 266	€ 257	Basis: afrekening Essent
Kosten Elektra /kWh inclusief Energiebelasting		€ 0,1872	€ 0,1861	€ 0,1866	Basis: afrekening Essent
Kosten Gas /m3 inclusief Energiebelasting		€ 0,4892	€ 0,4949	€ 0,4921	Basis: afrekening Essent
totale jaarlijks electrakosten op peildatum (oude sit)		€ 1.652			
totale jaarlijkse gaskosten op peildatum (oude sit)		€ 2.589			
totale energierekening OUD jaarlijks (ex BTW)		€ 4.241,15			
Energieverbruik NIEUWbouw (bron: rapport Adviesbureau Klijnstra 1211.N.01, 27-05-2013; uitgangspunt: geen gasaansluiting, WKO)					
Electraverbruik warmtepomp (transmissie berek)		5400 kWh			€ 1.007,80
Warmtepomp compensatie Verliezen door ventilatie		2000 kWh			€ 373,26
Electraverbruik "verlichting, huishoudelijk, muv koken"		5100 kWh			€ 951,81
Electraverbruik koken raming		1100 kWh			€ 205,29
Opbrengst PV		-11100 kWh			€ 2.071,59-
Netwerk en meterkosten Elektra					€ 243
totaal energie verbruik NIEUWbouw (all electric), jaarlijks		2500 kWh	(incl vaste kosten)		€ 972,33
Niet in BC Gresco voor rekening Bestuur					
Electraverbruik koken raming		1100 kWh			€ 205,29 *) non Gresco
extra verbruik door gebruiker nieuwe situatie		1100 kWh			€ 205,29
Besparing in energiekosten OUDbouw tov NIEUWBOUW					€ 3.474,11

*) gebruikgebonden kosten c.q. ventilatiekosten.

verschil in versie 2 : 3% rekenrente, bij-investering € 15 000

verschil in versie 3: bij investering vanuit OCSWE 14 500; gebruiker betaalt kookverbruik

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Raadsvoorstel



Registratienr. 4333889 Steller/telnr. Mark van Maanen/ 06-52407237 Bijlagen - 1

Onderwerp Krediet aanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Classificatie	Aanklikken voor een keuze		
	☐ Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	De Rook	Raadscommissie	Beheer en Verkeer

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de maatregelen aanpassing infrastructuur 24 meter bussen vast te stellen;
- II. voor het project HOV-maatregelen netwerkanalyse Groningen-Assen (ambitieniveau 1 en 2 bus) een aanvullend krediet van € 150.000,- beschikbaar te stellen voor de aanpassing infrastructuur 24 meter bussen. Het totaal beschikbaar gestelde krediet komt daarmee uit op € 19.339.000,-;
- III. de kosten van € 150.000,- te dekken uit de vrijval netwerkanalyse HOV-maatregelen provincie;
- IV. de gemeentebegroting 2014 te wijzigen.

Samenvatting

Om alle reizigers in de spits te kunnen vervoeren worden vaak 2 bussen achter elkaar ingezet. Dit heeft echter een negatief effect op de exploitatie, er zijn immers 2 bussen en 2 buschauffeurs nodig. De verwachting is dat met het inzetten van een 24 meter bus voldoende capaciteit aanwezig is om alle reizigers in één rit te vervoeren. De businesscase laat een positief effect zijn. Op 11 maart heeft het Dagelijks Bestuur van het OV bureau besloten deze bussen aan te schaffen. Hierover hebben wij u aansluitend meteen op 13 maart 2014 geïnformeerd alsmede de noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur.

Het is de bedoeling om de 24 meter bussen direct na de zomervakantie (17 augustus) te laten rijden. Ten behoeve van het opleiden van chauffeurs mag verwacht worden dat in de zomervakantie ook reeds met de 24 meter bussen gereden zal worden, al dan niet in reguliere dienst. Deze kredietaanvraag voorziet in een aanvullend krediet voor het treffen van de noodzakelijke aanpassingen. Deze aanpassingen zitten voornamelijk in het tracé van buslijn 11 (Hoofdstation - Grote Markt - Station Noord - Zernike - Zuidhorn). In de HOV-visie gaat het overigens om de toekomstige groene lijn van Station Europapark via UMCG Noord, Zernike naar Zuidhorn. De noodzakelijke aanpassingen betreffen daarnaast ook het kappen van 13 bomen om de aanleg van de haltes aan de Zonnelaan (1 bushalte) en Eikenlaan (2 bushaltes) fysiek mogelijk te maken. Vanwege bereikbaarheidsaspecten en de (verkeerskundige) eisen die aan de onderhavige (lange) haltes gesteld worden is schuiven met de haltes naar een andere plek niet mogelijk gebleken, zodat de plek van de haltes daarmee vast staat. Voor het plangebied hebben wij een Bomeneffectanalyse (BEA) opgesteld, welke u bijgaand bij dit voorstel kunt aantreffen. De te kappen bomen worden 1:1 binnen het HOV tracé gecompenseerd. 11 bomen nabij de aan te leggen haltes en 2 bomen bij het Noorderstation.

Afgehandeld en naar archief Paraaf Datum

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

De exploitatie van het OV-bureau staat onder druk. Mede om deze reden heeft het OV-bureau samen met Q-buzz onderzocht op welke wijze de exploitatie verbeterd kan worden. Zij hebben hiervoor een businesscase materieelvernieuwing opgesteld. Deze businesscase voorziet in de stad in de inzet van grotere bussen (24 meter) met een grotere vervoerscapaciteit (lijn 11), terwijl in de regio juist kleinere bussen gaan rijden. Om alle reizigers in de spits te kunnen vervoeren worden vaak 2 bussen achter elkaar ingezet. Dit heeft echter een negatief effect op de exploitatie, er zijn immers 2 bussen en 2 buschauffeurs nodig. De verwachting is dat met het inzetten van een 24 meter bus voldoende capaciteit aanwezig is om alle reizigers in één rit te vervoeren. De businesscase laat een positief effect zien. Ons college heeft op 11 maart 2014 ingestemd met de businesscase van het OV-bureau. Wij hebben uw raad op 13 maart 2014 geïnformeerd (RO14.4225742) over de aanschaf van deze bussen en noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur.

Op zaterdag 8 februari 2014 is er proefgereden met een dubbelgelede bus die een lengte heeft van 24 meter. Aanleiding van deze proef is het hoge gebruik van buslijn 11 (Hoofdstation - Grote Markt - Station Noord - Zernike - Zuidhorn). In de HOV-visie gaat het overigens om de toekomstige groene lijn van Station Europapark via UMCG Noord, Zernike naar Zuidhorn.

Om alle reizigers in de spits te kunnen vervoeren worden vaak 2 bussen achter elkaar ingezet. Dit heeft echter een negatief effect op de exploitatie, er zijn immers 2 bussen en 2 buschauffeurs nodig. De verwachting is dat met het inzetten van een 24 meter bus voldoende capaciteit aanwezig is om alle reizigers in één rit te vervoeren. De businesscase laat een positief effect zien. Het is de bedoeling om de 24 meter bussen direct na de zomervakantie (17 augustus) te laten rijden. Ten behoeve van het opleiden van chauffeurs mag verwacht worden dat in de zomervakantie ook reeds met de 24 meter bussen gereden zal worden, al dan niet in reguliere dienst.

Noodzakelijke aanpassingen in Groningen

Tijdens de proefrit is geconstateerd dat niet alle infrastructuur in Groningen geschikt is voor de 24 meter bus. Voordat deze nieuwe bus in de dienstregeling kan worden opgenomen zal de infrastructuur moeten worden aangepast. Het gaat hierbij om:

- de kruising Zonnelaan/Eikenlaan in noordelijke richting: de bogen ten behoeve van het aanrijden naar de halte aan de Zonnelaan moeten worden aangepast zodat de bus langs het perron kan komen;
- de bochten Grote Markt/Gelkingestraat (voor de Drie Gezusters) moeten iets verruimd worden;
- bushaltes vanaf Station Noord tot aan Reitdiephaven moeten worden aangepast aan de lengte van de bus;
- mogelijk kleine aanpassingen aan bochten in de binnenstad (bijvoorbeeld bocht Oosterstraat-Grote Markt);
- mogelijk kleine aanpassingen aan VRI's voor een langere ontruimingstijd.

We zijn er vanuit gegaan dat er geen maatregelen nodig zijn op de route van én naar de remise. Verder moet worden nagegaan bij de wegbeheerders provincie Groningen en gemeente Zuidhorn of zij vinden dat er maatregelen voor hun wegen/haltes moeten worden getroffen. Dit valt echter buiten de scope van dit project.

Lopende acties HOV-maatregelen

In tranche 2 van de HOV-maatregelen netwerkanalyse zit het projectonderdeel toegankelijke haltes. Bijna alle haltes (alleen halte winkelcentrum Paddepoel Zonnelaan niet) langs de beoogde route van de 24 meter bus moeten nog toegankelijk worden gemaakt. Daarnaast was al voorzien in langere haltevoorzieningen t.b.v. 20 meter bussen. De betreffende haltes moeten nu dus 4 meter langer worden gemaakt dan waar bij de kredietaanvraag HOV maatregelen ambitieniveau 1 & 2 bus vanuit was gegaan.

Aanvullende noodzakelijke acties in Groningen

Naast het aanpassen van de bushaltes is het noodzakelijk om de kruising Zonnelaan/Eikenlaan aan te passen. Deze kruising is voor de huidige 18 meter bussen op lijn 11 ook al niet optimaal ingericht. De bochtstralen dienen te worden aangepast zodat er soepeler een bocht kan worden genomen. Ook de bocht op de Grote Markt richting de Gelkingestraat moet worden aangepast.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Daarnaast zijn mogelijk kleine aanpassingen nodig aan de bochten in de binnenstad. Verder moet onderzocht worden of de VRI's moeten worden aangepast. Een langere bus doet er immers iets langer over om een kruispunt te passeren.

Kader

De door u op 30 oktober 2013 vastgestelde netwerkanalyse Groningen - Assen is het kader voor deze maatregelen.

Voor wat betreft de te kappen bomen hebben we te maken met het volgende kader. In de APVG is de stelregel opgenomen "er wordt niet gekapt, tenzij". Er moet uitgebreid aangetoond worden waarom we bomen moeten kappen. Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor het vellen van een houtopstand (bomen en struiken) moet bij een ruimtelijke ontwikkeling met een BEA worden aangetoond waarom bomen moeten worden geveld. Volgens de vastgestelde groenstructuurvisie Groene Pepers heeft de gemeente een inspanningsverplichting het groen duurzaam in stand te houden. Zoals vastgesteld in deze visie is het groen langs de Zonnelaan en Eikenlaan, waar de bushaltes worden aangelegd, onderdeel van het basisgroen. In de bomenstructuurvisie is dit groen aangeduid als bomenhoofdstructuur. Er groeien in het plangebied geen monumentale en potentieel monumentale bomen. Als er groen door een ruimtelijke ontwikkeling gekapt wordt, heeft de gemeente Groningen de ambitie volgens de vastgestelde groenstructuurvisie in het basis groen 1:1 te compenseren. Deze ambitie wordt binnen het plangebied gehaald. Er wordt 1:1 gecompenseerd.

Argumenten en afwegingen

Zie aanleiding en doel.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De aanschaf van de bussen alsmede de aanpassingen aan de infrastructuur zijn besproken met de provincie, het OV-bureau en Q-buzz. Daarnaast worden de aanpassingen aan de infrastructuur (met name bushaltes) vanzelfsprekend met de omwonenden besproken.

Financiële consequenties

Voor het opnemen van de 24 meter bus in de dienstregeling is een extra investering van € 150.000,- nodig bovenop de maatregelen die we vanwege de HOV-maatregelen sowieso al treffen, waarvoor uw raad op 26 november 2013 een krediet ter beschikking heeft gesteld. In de HOV visie was uitgegaan van het laten rijden van bussen met een lengte van 20 meter in plaats van 24 meter. Om deze reden zijn er voor het laten rijden van de 24 meter bussen slechts beperkte maatregelen nodig, omdat we er al vanuit gingen dat er al grotere bussen zouden rijden.

Met het extra benodigde krediet is opgenomen het (extra) verlengen van de bushaltes, de aanpassing aan de kruising Zonnelaan/Eikenlaan, de bocht Grote Markt/Gelkingestraat en kleine aanpassingen aan de VRI's. Dit bedrag wordt gedekt uit de vrijval HOV-maatregelen bus ambitie niveau 1 en 2 bij de provincie Groningen. Op het moment van de vaststelling d.d. 26 november 2013 van de kredietaanvraag HOV maatregelen ambitieniveau 1 & 2 bus door uw raad, was nog niet bekend dat er 24 meter bussen in de stad gaan rijden. Daarnaast maakt de kredietaanvraag geen melding van de projectonderdelen die door de provincie worden opgepakt en worden gedekt uit RSP-middelen. Bij deze projectonderdelen is sprake van vrijval, die de provincie graag wil inzetten voor de infrastructurele maatregelen ten behoeve van 24 meter bussen in de stad. Het gaat dus niet om vrijval uit de financiële middelen die uw raad reeds ter beschikking heeft gesteld, maar om vrijval van financiële middelen voor maatregelen die door de provincie worden uitgevoerd in de regio, waarvoor provinciale staten een krediet ter beschikking heeft gesteld.

Met de provincie Groningen is afgesproken dat tekorten/overschotten bij de maatregelen uit de netwerkanalyse Groningen - Assen met elkaar kunnen worden uitgewisseld. Op 26 november 2013 heeft uw raad besloten dat dit eveneens geldt voor de gemeentelijke investeringsruimte. Bij een tekort dienen maatregelen versoberd te worden. Doordat de kredietaanvraag HOV maatregelen ambitieniveau 1 & 2 niet voorziet in de 24 meter bussen is een aanvullend krediet nodig, waarvan de dekking ligt binnen het totale programma HOV. Om deze reden stellen wij u voor om een aanvullend krediet van € 150.000,- ter beschikking te stellen. Wij zullen middels een brief de provincie vragen om de beschikbare middelen ter beschikking te stellen.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Begrotingswijziging

Begrotingswijziging voor investeringskrediet

Aanvullend krediet HOV-maatregelen netwerkanalyse

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2014

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.2 Openbaar Vervoer	150	150	0
			0
Totalen begrotingswijziging	150	150	0

Overige consequenties

Er zijn geen overige consequenties

Vervolg

Na vaststelling van deze kredietaanvraag wordt de infrastructuur fysiek aangepast. Daarbij dient een kanttekening te worden gemaakt. Op 8 februari jl en 26 mei jl. is proefgereden met de dubbelgelede bus op het onderhavige Tracé. Tijdens de proefrit is gekeken hoeveel ruimte nodig is om met een dubbelgelede bus (24 meter), gelede bus (18 meter) en standaard bus (12 meter) langs de op dit moment ingetekende bouwhekken op de Grote Markt Oostzijde te rijden. Op een zeer lage snelheid was - zo is gebleken - dit mogelijk. De ruimte tussen de gebouwen aan de zuidkant en de rijbaan dan zodanig krap dat dit tot onveilige situaties zal leiden voor m.n. voetgangers en fietsers. Geconstateerd is dat niet alleen de lange(-re) bussen een probleem hadden, maar ook de standaard bussen. De ervaringen van het proefrijden zijn voor ons reden om naar een veilige oplossing te zoeken. De komende periode gaan we onderzoeken of het mogelijk is of de bouwhekken dichter op Oostwand geplaatst kunnen worden of dat er nog andere mogelijkheden zijn. Zodra wij een oplossing hebben, zullen wij u hiervan op de hoogte stellen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

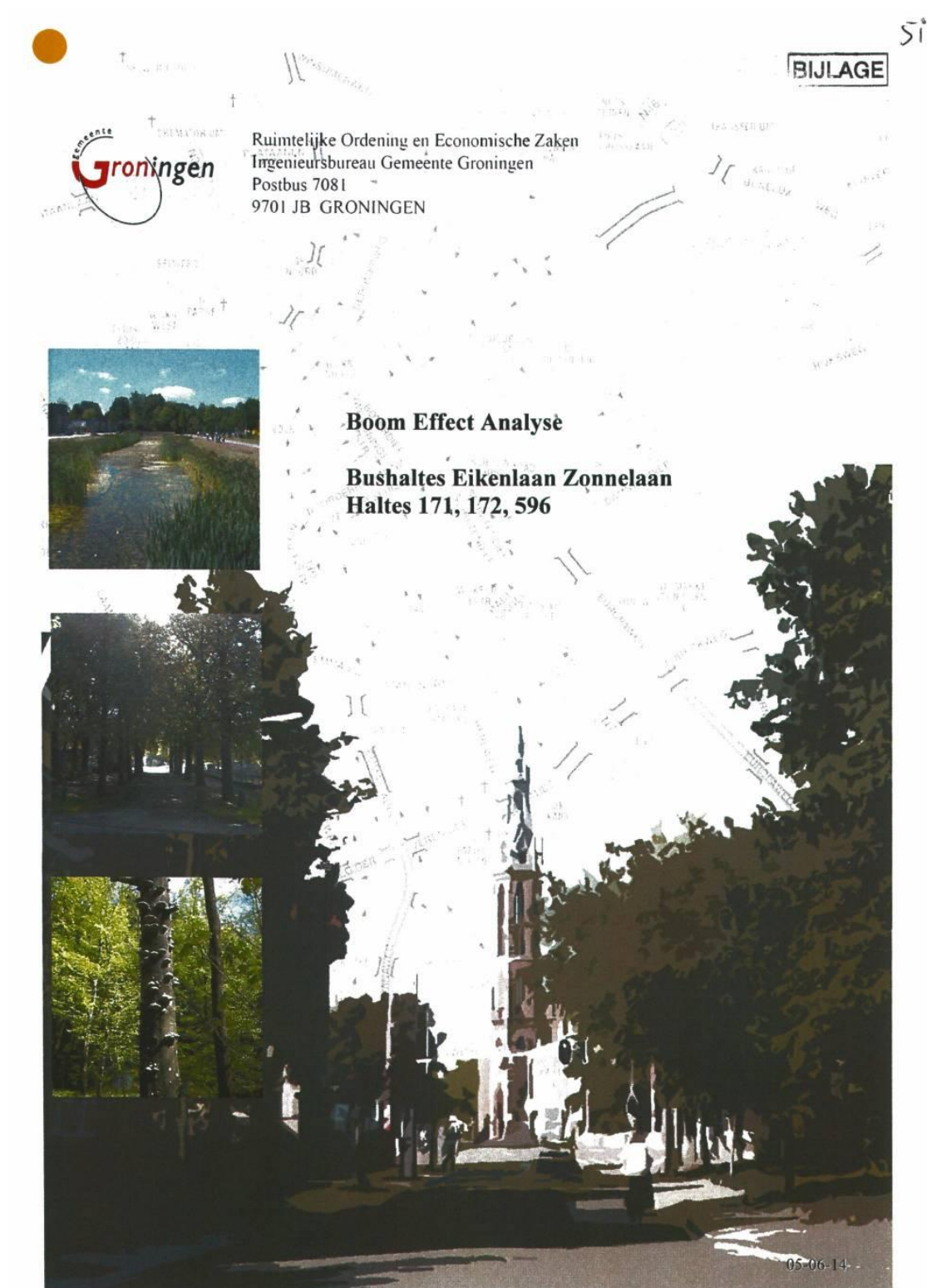


de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman



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

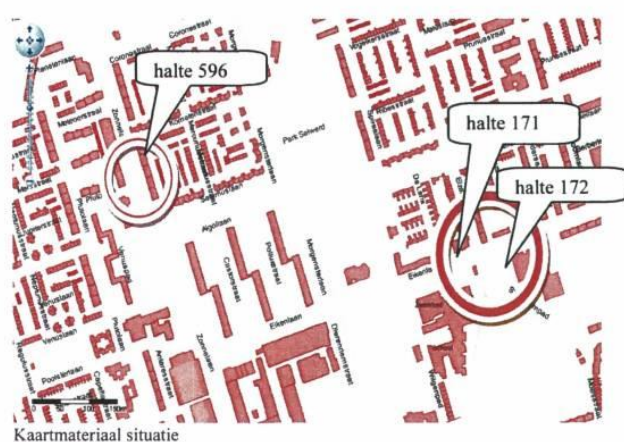
Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen



Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan

Boom Effect Analyse Bushaltes Eikenlaan Zonnelaan

05-06-14



Gemeente Groningen
afdeling Ingenieursbureau gemeente Groningen

Groningen 05-06-14

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan

Verantwoording

Titel: Boom Effect Analyse
Bushaltes Eikenlaan Zonnelaan

Datum: 05-06-14

Auteur: P. de Graaf
Email: prasad.de.graaf.@roez.groningen.nl

Gecontroleerd: H. Langeveld

contact: Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken
directie Projectontwikkeling
Ingenieursbureau Gemeente Groningen
Gedempte Zuiderdiep 98
9711 HL Groningen
tel: 050-3678111 doorkiesnummer 8140

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan

Boom Effect Analyse Bushaltes Eikenlaan Zonnelaan

Inhoudsopgave

- 1.0 Inleiding
- 2.0 Aanleiding
- 3.0 Doelstelling
- 4.0 Inmeting
- 5.0 Eigendomsverhouding
- 6.0 Ligging
- 7.0 Beleid algemeen
- 8.0 Beleid ten aanzien van project
- 9.0 Onderzoekresultaten
- 10.0 Gevolgen
- 11.0 Groenbalans
- 12.0 Maatregelen
- 13.0 Bijlagen

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan

1.0 Inleiding

Het Vakdirectiebestuur heeft op 11 maart 2014 de projectbeschrijving "gereed maken infrastructuur 24 meter bussen" vastgesteld. Het portefeuille overleg van wethouder van Keulen is over dit besluit geïnformeerd. Bij drie bushaltes, aan de Eikenlaan en Zonnelaan, hebben deze aanpassingen gevolgen voor bomen.

Het gaat om de haltes met de nummers 171 en 172 (Eikenlaan) en nummer 597 (Zonnelaan).

Er is gebruik gemaakt van de inventarisatie die in 2009 gemaakt is i.v.m. de tram. Deze inventarisatie is ter plekken van de genoemde bushaltes geactualiseerd en aangepast.

Het betreft een inventarisatie die op basis van de VTA methode is gemaakt. VTA staat voor Visual Tree Assessment, een visuele boombeoordeling. Deze beoordeling is opgesteld door de Stadsbeheer afdeling Stadsprogramma. Deze inventarisatie en de ontwerpen van de haltes heeft tot deze Boom Effect Analyse geleid. Hiermee wordt een helder beeld gegeven van de gevolgen van de ruimtelijke ontwikkeling.

2.0 Aanleiding

Het besluit van B&W om op het traject Zernike / Hoofdstation een dubbel gelede bus te laten rijden is de aanleiding van de Boom Effect Analyse.

3.0 Doelstelling

De Boom Effect Analyse maakt de consequenties van het werk op het bestaand groen inzichtelijk en dient als onderlegger voor de aanvraag en verlening omgevingsvergunning met betrekking tot vellen van bomen.

Tevens dienen de gegevens van de BEA voor de groenparagraaf, onderdeel voor het collegebesluit.

Het college neemt hierover een besluit en de raad wordt hierover geïnformeerd. Met deze procedure is een "dringende reden" verkregen, die volgens de APVG voor het verlenen van een omgevingsvergunning "activiteit vellen bomen" vereist is.

Deze BEA wordt door het college vastgesteld. De procedure voor de omgevingsvergunning wordt opgestart nadat de raad geïnformeerd is en gelegenheid heeft gehad te reageren. (piepsysteem)

4.0 Inmeting

Alle bomen in het plangebied zijn door de afdeling Geo-Info landmeetkundig ingemeten.

5.0 Eigendomsverhoudingen

De ontwikkelingen vinden plaats op gemeenteground:

Halte 171 kadastrale aanduiding L 8121 G

Halte 172 kadastrale aanduiding L 4937 G

Halte 596 kadastrale aanduiding L 8785 G

6.0 Ligging

Het plangebied staat op bijgevoegde tekeningen met een blauwe bolletjeslijn aangegeven en ligt in de wijk Selwerd aan de Eikenlaan en Zonnelaan.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan

7.0 Beleid algemeen

Voor het groen zijn drie beleidsstukken van toepassing:

- APVG en beleidsregels APVG vullen van een houtopstand (7.1)
- Groenstructuurplan groene pepers (7.2)
- boomstructuurvisie "sterke stammen" (7.3)

7.1 APVG en beleidsregels APVG vullen van een houtopstand

In de APVG staat dat bomen en houtopstanden niet mogen worden geveld zonder vergunning van het bevoegd gezag.

Volgens het vastgestelde Groenstructuurplan heeft de gemeente een inspanningsverplichting voor het duurzaam in stand houden van groen, vooral voor basisgroen (zie par. 7.2.), monumentale bomen en potentieel monumentale bomen. In ruimtelijke ontwikkelingsplannen en bouwplannen moeten deze bomen zoveel mogelijk duurzaam inpasbaar gemaakt worden.

7.2. Groenstructuurplan "Groene Pepers"

Bomen en houtopstanden zijn belangrijk voor ondersteuning van stedenbouwkundige structuren en bomen zijn in de stad onmisbaar voor de ecologie, leefbaarheid, vermindering van fijnstof en voor de tempering van de opwarming van de stad. Als er bomen door een ruimtelijke ontwikkeling gekapt worden, heeft de gemeente Groningen de ambitie, volgens het vastgestelde groenstructuurplan, vooral het basisgroen te behouden en te versterken. Groen krijgt de status basisgroen als er sprake is van een (potentieel) monumentale boom, de boom een onderdeel vormt van een bomenhoofdstructuur of de Stedelijke Ecologische Structuur. Herdenkingsbomen behoren ook tot basisgroen.

Als het groen, met name basisgroen, aantoonbaar niet in de ruimtelijke ontwikkeling ingepast kan worden dan is het streven 1:1 te compenseren.

7.3 Boomstructuurvisie

In het in 2014 door de raad vastgestelde boomstructuurvisie is per straat aangegeven welke boomstructuren voor de stad waardevol zijn. Hiervoor moet, zoals in 2009 door het college is vastgesteld in het groenstructuurplan, een uiterste inspanningsverplichting geleverd worden deze in stand te houden. (zie ook par. 7.2)

Bomen die onderdeel uitmaken van een hoofdstructuur vormen het basisgroen van de stad.

8.0 Beleid ten aanzien van project.

8.1. APVG en nota kapbeleid

In het plangebied staan geen monumentale bomen, en geen potentieel monumentale bomen.

8.2. Groenstructuurvisie "Groene Pepers"

Volgens de groenstructuurvisie is het groen langs de Eikenlaan en Zonnelaan onderdeel van het basisgroen.



Fragment groenstructuurvisie

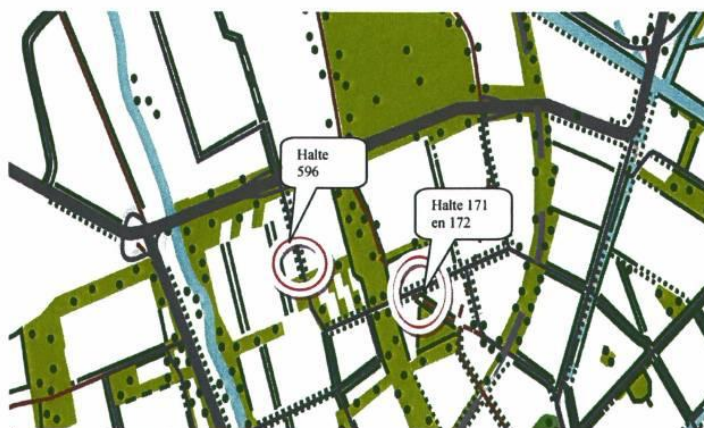
Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan

8.3. Boomstructuurvisie

Het gebied staat in het boomstructuurvisie als volgt omschreven:

Straat	Structuur	Streefbeeld	opmerking
Eikenlaan (Iepenln/Zonneln)	Hoofdstructuur	Quercus robur	Vitaliteit verminderd tot slecht, te ontwikkelen
Zonnelaan (Saturnusln/Eikenln)	Hoofdstructuur	divers	Deels versterken



fragment van de boomstructuurvisie

9.0 Onderzoeksresultaten

Het te ontwikkelen gebied bestaat uit:

- A) solitaire bomen en bomen in groepen,
- B) bomen in plantstroken,
- C) verhardingen

De conditie van de bomen en houtopstanden varieert van verminderd tot sterk verminderd. Veel bomen vertonen blijvende gebreken.

De geschatte levensverwachting varieert volgens de inventarisatie tussen 1-5jaar, 5-10jaar en meer dan 10 jaar.

10.0 Gevolgen

Het ontwerp heeft voor het bestaand bomen bestand de volgende consequenties:

Omschrijving	aantal Ø<20cm	aantal Ø>20cm	herplant	Opmerking
Ontwerp				
Halte 171				
vellen Ø<20cm	--			
vellen Ø>20cm		3	--	Geen herplant mogelijk
Halte 172				
vellen Ø<20cm	2			Niet kapvergunningsplichtig
vellen Ø>20cm		7	10	
Halte 596				
vellen Ø<20cm	1		1	Niet kapvergunningsplichtig
vellen Ø>20cm				
totaal	3	10	11	

Er is een omgevingsvergunning nodig voor:

- het vellen van bomen voor 10

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Lijkenlaan Zonnelaan

11.0 Groenbalans

Van het project is de volgende groenbalans opgemaakt:

halte	vellen bomen	planten bomen	Saldo	opmerking
171	3	--	-3	
172	9	10	+1	
596	1	1	0	
Noorderstation	--	2	+2	plantlocatie nader te bepalen
totaal	13	13	0	

12.0 Maatregelen

In de verdere planontwikkeling en in de uitvoering moet rekening gehouden worden met de volgende maatregelen.

A. Boombescherming

Voor wat betreft de werkzaamheden rondom te handhaven bomen die binnen de werkgrens staan zijn de richtlijnen voor boombescherming van toepassing, zoals die zijn opgesteld door de vereniging Stadswerk Nederland. (zie folder pagina 11)

B. Compensatie

Als er groen verwijderd wordt is het uitgangspunt voor groen in de bomenhoofdstructuur of basisgroenstructuur dat er 1 op 1 gecompenseerd moet worden. Deze groencompensatieregeling is in de groenstructuurvisie vastgesteld. Dit ontwerp voldoet aan deze compensatie maatregel.

Er worden in totaal 13 bomen geveld.

Na groeiplaats onderzoek en rekening houdend met de ligging van kabels en leidingen is er ruimte voor 11 nieuwe duurzame bomen. De locatie van deze nieuw te planten bomen is in het ontwerp aangegeven.

extra aanplant

Bij de bushalte aan de Kastanjelaan bij het Noorderstation worden geen bomen gekapt. Er is wel ruimte voor 2 bomen extra. Daarmee wordt voldaan aan de 1:1 compensatie.

C. Voorwaarden voor duurzaam behoud bomen bij bouw activiteiten rond bomen

Deze voorwaarden zijn visueel weergegeven in de poster "Boom Bescherming op bouwlocaties".

De voorwaarden zijn:

- 1. Kroonprojectie bescherming d.m.v. vaste bouwhekken (maximale bescherming), daar waar dat tijdens de uitvoering plaatsing van vaste bouwhekken toelaat;
- 2. Boomspiegelbescherming d.m.v. vaste bouwhekken;
- 3. Stambescherming d.m.v. stam ommanteling;
- 4. Geen bouwketen op wortelpakket plaatsen;
- 5. Geen verkeer onder kroonprojectie;
- 6. Grondwerkzaamheden in wortelzones uitsluiting in handkracht en alleen met uitdrukkelijke toestemming van de directie;
- 7. Bij grondwaterverlaging retourbemaling toepassen;
- 8. In wortelzone geen grond aanvullen;
- 9. Nooit machinaal ontgraven binnen kroonprojectie;
10. Werkzaamheden onder kroonprojecties uitsluitend in handkracht;
11. Geen zware machines onder kroonprojecties om bodemverdichting te voorkomen;
12. Geen opslag van materialen onder boomkroonprojectie.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan

D. abri's

Naast de aanpassingen van de haltes is het ook nodig abri's (zoals op tekening aangegeven te verplaatsen. Per halte is gekeken of deze verplaatsing een conflict oplevert t.o.v. bestaande bomen.

-halte 171

Plaatsing levert geen conflict op met bestaande bomen

-halte 172

Omdat bestaande bomen in de groenstrook worden geveld, levert plaatsing geen conflict op.

-halte 596

Het plaatsen van de nieuwe abri aan de Zonnelaan tussen de bomen met de nummers:

6-31 (Prunus cerasifera "Nigra") en

6-32 (Betula pendula)

moet met begeleiding van een bomenwacht. Mogelijk komt men bij plaatsing beworteling tegen, wortelsnoei is dan noodzakelijk.

E. " over Groninger bomen gesproken"

Nieuw te planten bomen moeten geplant worden volgens de richtlijnen zoals omschreven in: "Over Groninger bomen gesproken" versie 2004 en volgens de geactualiseerde details.

13.0 Bijlagen

Bij deze Boom Effect Analyse behoren de volgende bijlagen:

Foto's

-1. Foto's van bomen van de haltes genomen op 30-04-14

Inventarisatielijsten:

-2. Inventarisatie bomen Halte 171 172 Eikenlaan en halte 597 Zonnelaan datum 30-04-14

Tekeningen met de nummers:

-3. Halte 171 bestaande situatie

-4. Halte 172 bestaande situatie

-5. Halte 596 bestaande situatie

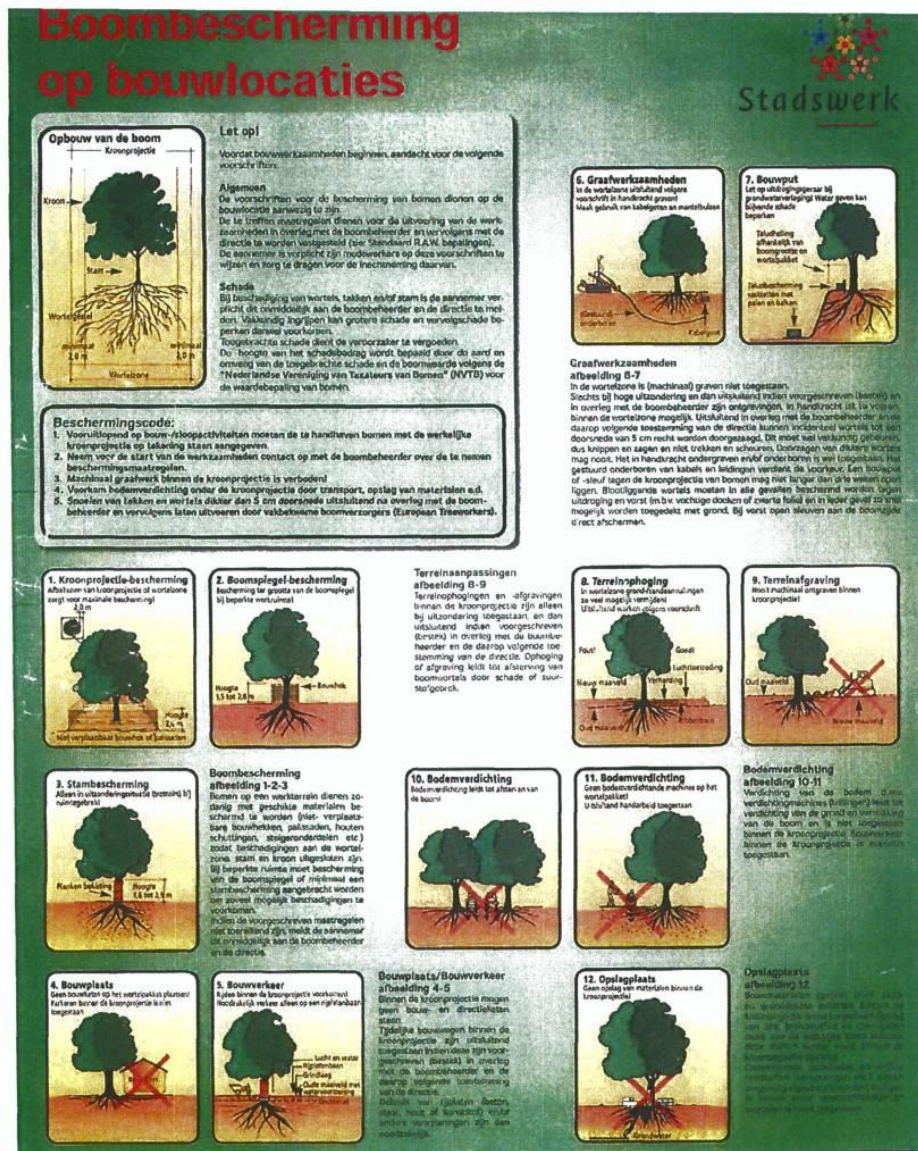
-6. Halte 171 nieuwe situatie

-7. Halte 172 nieuwe situatie

-8. Halte 596 nieuwe situatie

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Lijkenlaan Zonnelaan



Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan

Bijlage 1 Foto's (genomen op 30-04-14)

Halte 171



Boomnummers van links naar rechts 8-99, 8-100, 8-101, 8-102



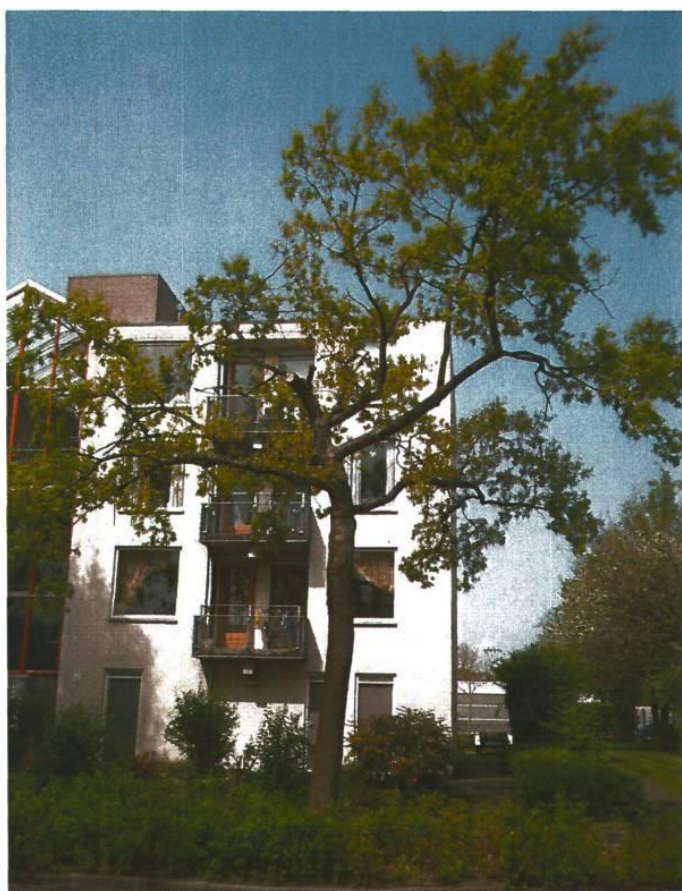
Boomnummer 8-99 met links een eik met normale bladzetting

11

Gemeente Groningen afd. Ingenieursbureau Gemeente Groningen 05-06-14

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan



Boomnummer 8-100 met kroonschade en stamwonde

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan



Boomnummer 8-101 met kroonschade verankering plakoksel

13

Gemeente Groningen afd. Ingenieursbureau Gemeente Groningen 05-06-14

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Lijkenlaan Zonnelaan



Bomnummer 8-102

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan

Halte 172



Boomnummer 8-167

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

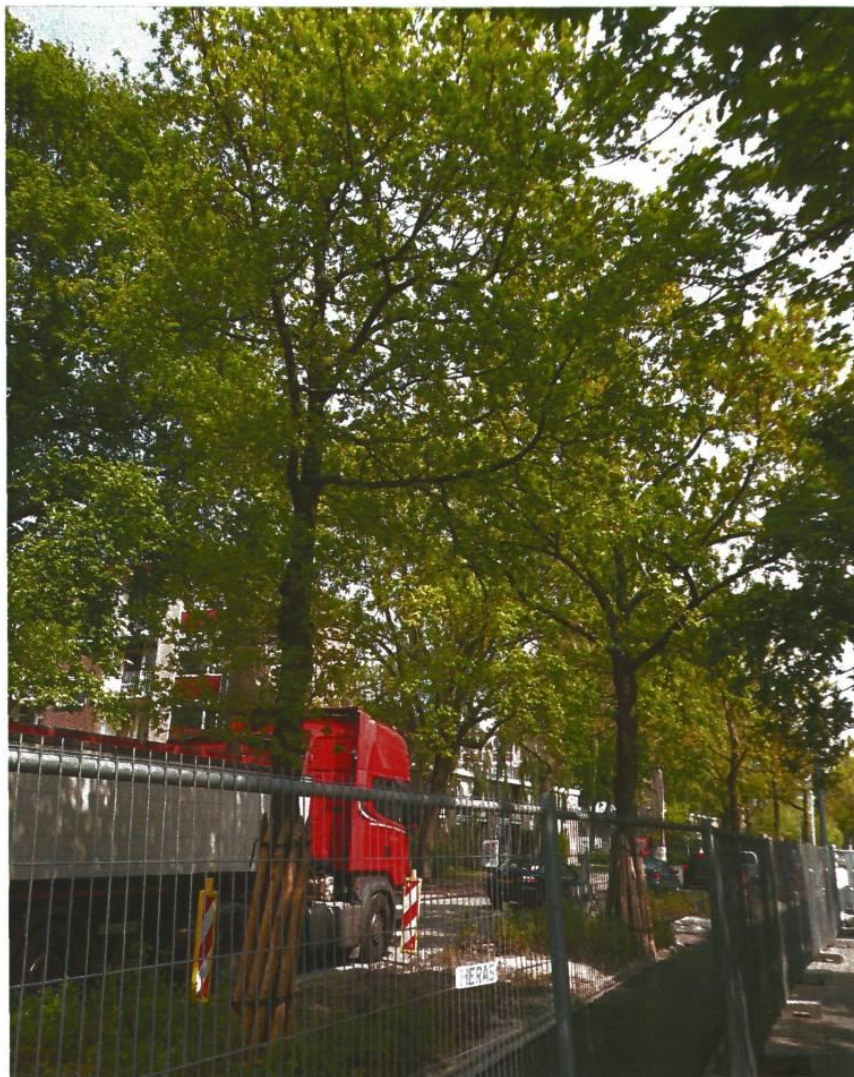
Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan



asfalteringswerkzaamheden bij boom nummer 8-167

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan



Boomnummers van links naar rechts 8-172, 8-173, 8-175

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan



Boomnummer 8-175

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan



Boomnummers 8-168, 8-168a, 8-169 bomen in groenstrook



Boomnummers 8-170, 8-171, 8-174 bomen in groenstrook

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

Boom Effect Analyse bushaltes Eikenlaan Zonnelaan

Halte 596



Boomnummer 6-37 met op de achtergrond 6-38

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen

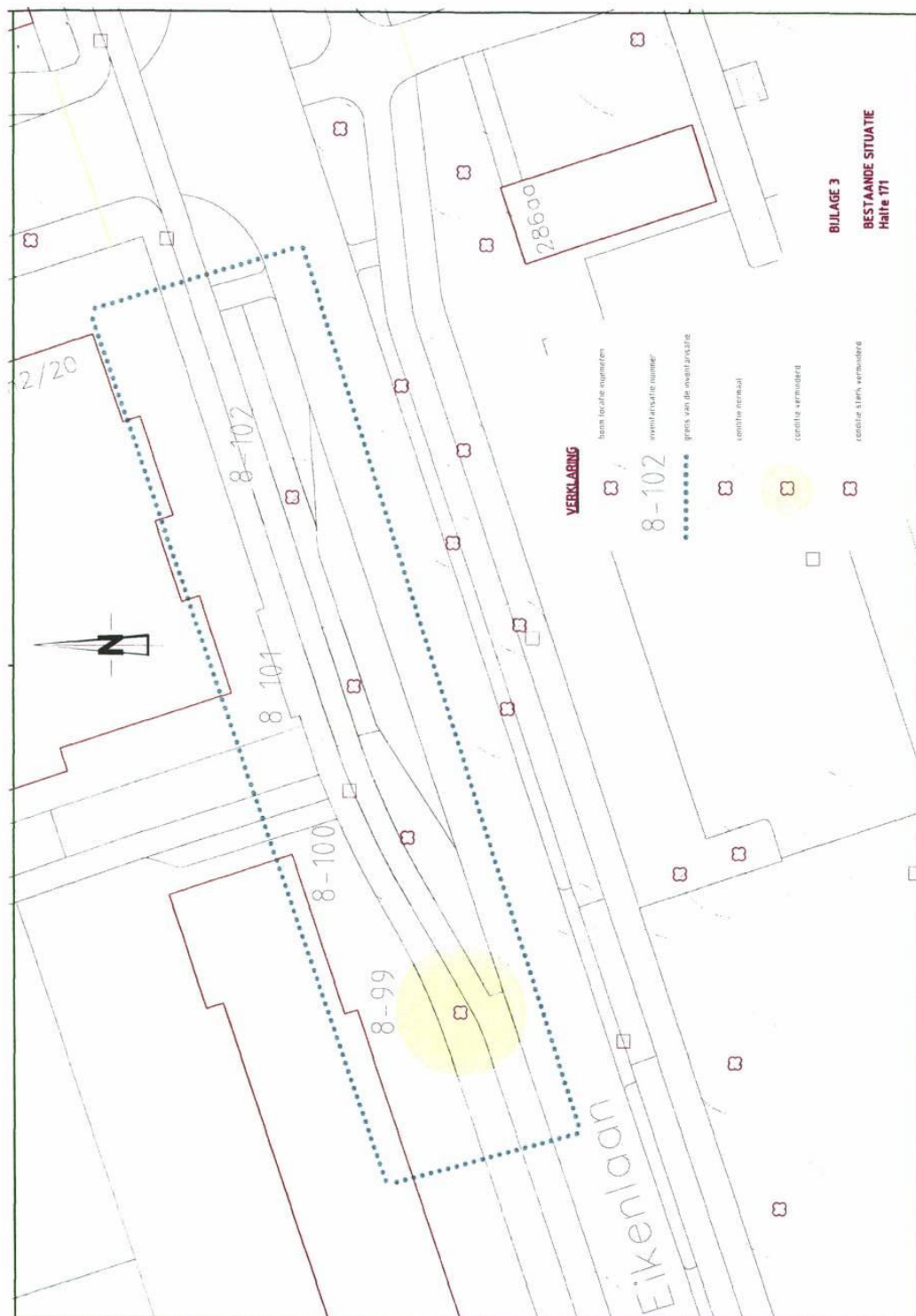
Dienst: RUIMTELIJKE ORDENING EN ECONOMISCHE ZAKEN
 directie: Stadsbeheer afdeling Wijkbeheer contactpersoon D. Dolstra
 contactpersoon IGG: P. de Graaf

bijlage 2

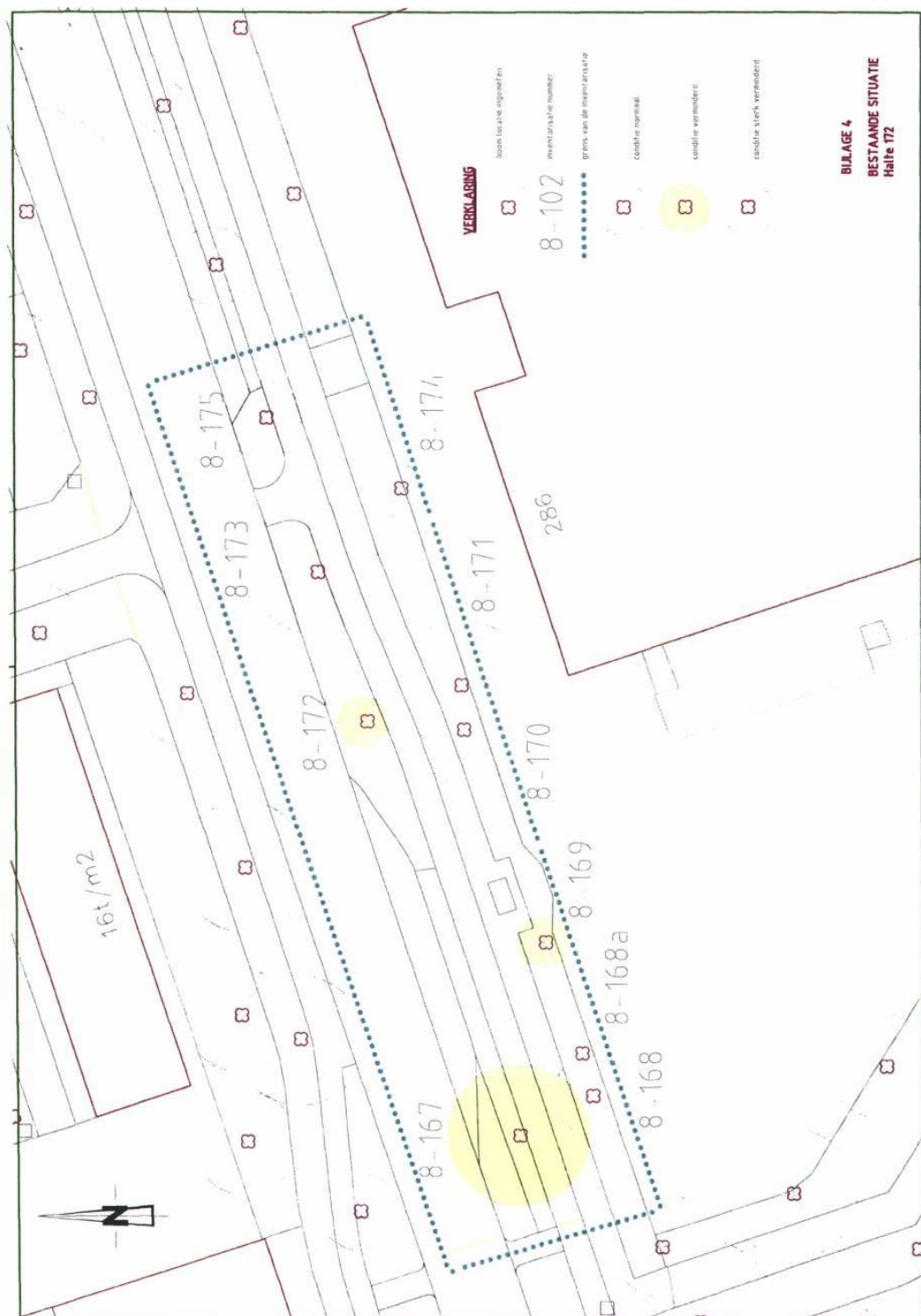
Project : Halte 171, 172 Eikenlaan en 596 Zonnelaan
 Locatie : Zonnelaan Kometenlaan
 Datum : 14-08-2009
 Geactualiseerd : 30-04-14
 Wijziging :
 Opsteller : Gert 't Hooft en Prasad de Graaf

Vak Nr.	Soort Nederlandse naam	Soort Wetenschappelijke naam	Ø stam cm.	Ø kroon m.	Conditie n, v, s, z.	Kiemjaar	meerstammig	wortelopdruk	Potentieel monumentaal	Monumentaal	Levensverw. <10, >10j	Verplantbaarheid	Opmerkingen	Besluit kappen Ø < 20cm VK	Besluit kappen Ø > 20cm VK	Motivering
Halte 171																
8 99	Eik	Quercus robur	40	10	v	1975	x			5-10			slachte kroon			
8 100	Eik	Quercus robur	40	10	s	1975	x			1-5			kroonschade stamwonden	1		aanleg verlengde bushalte
8 101	Eik	Quercus robur	40	12	s	1975	x			1-5			kroonschade, verankering, plakwiel	1		aanleg verlengde bushalte
8 102	Eik	Quercus robur	25	8	s	1975				1-5				1		aanleg verlengde bushalte
Halte 172																
8 167	Eik	Quercus robur	40	11	v	1975				5-10				1		aanleg verlengde bushalte
8 168	Linde	Tilia europaea	25	8	n	1990				>10						
8 169a	Sierkers	Prunus padus	11	6	n	2000				>10				1		
8 169	Sierkers	Prunus padus	10	4	v	2000				5-10			kanker en dood hout			
8 170	Esdoorn	Acer pseudoplatanus	27	8	n	1985				>10				1		
8 171	Eik	Quercus "fastigiata Koiter"	35	10	n	1985				>10				1		
8 172	Eik	Quercus parva	30	6	v	1985				5-10				1		aanleg verlengde bushalte
8 173	Eik	Quercus parva	40	8	s	1975	x			1-5			dood hout	1		aanleg verlengde bushalte
8 174	Esdoorn	Acer pseudoplatanus	25	6	n	1990				>10			plakwiel	1		aanleg verlengde bushalte
8 175	Eik	Quercus parva	20	6	s	1980				1-5				1		aanleg verlengde bushalte
Halte 596																
6 36	Es	Fraxinus excelsior	13	4	v	1995				5-10			stambeschadiging			
6 37	Es	Fraxinus excelsior	17	6	v	1995				5-10				1		aanleg verlengde bushalte
6 38	Es	Fraxinus excelsior	17	5	v	1995				5-10						
															3	10

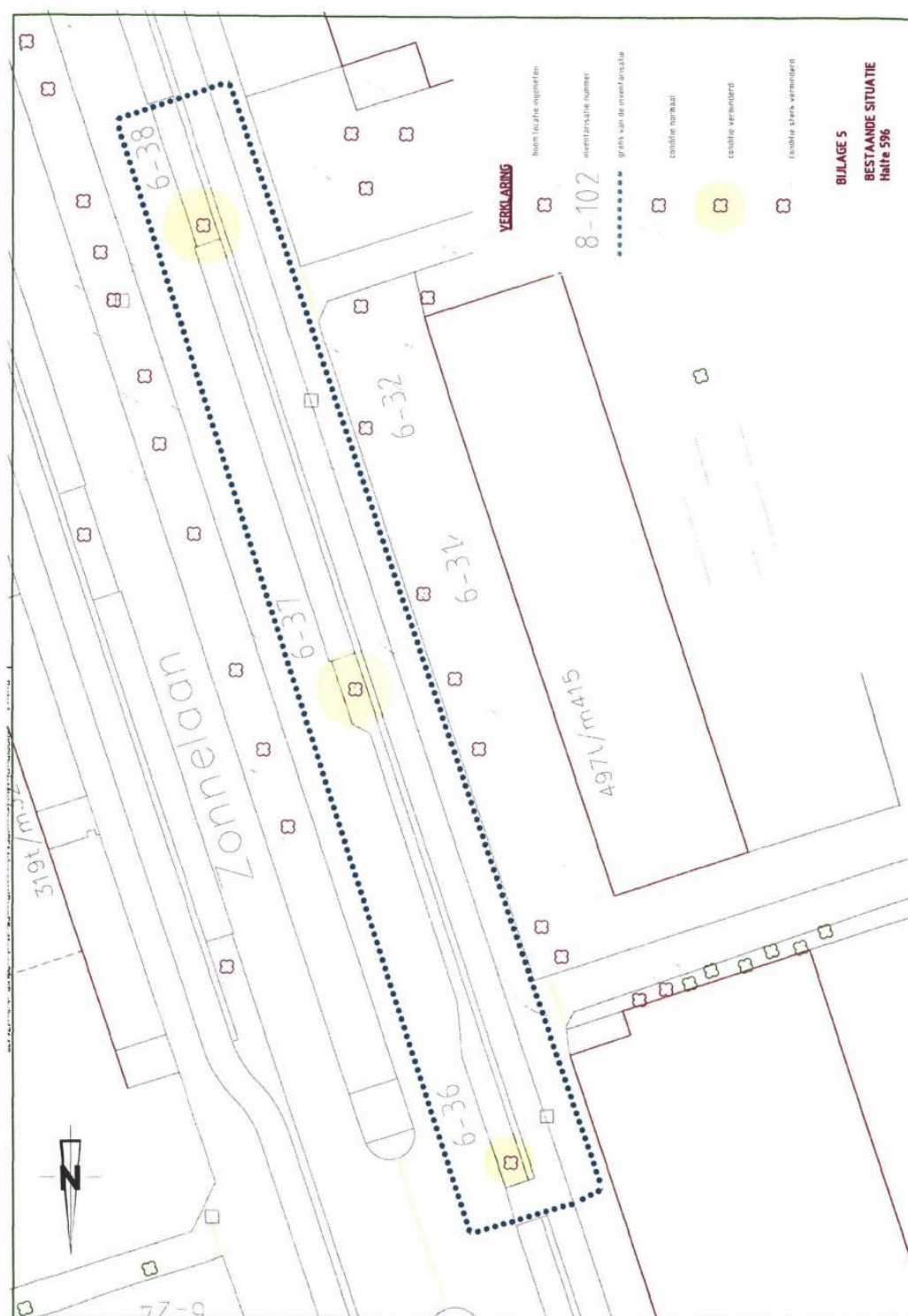
Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen



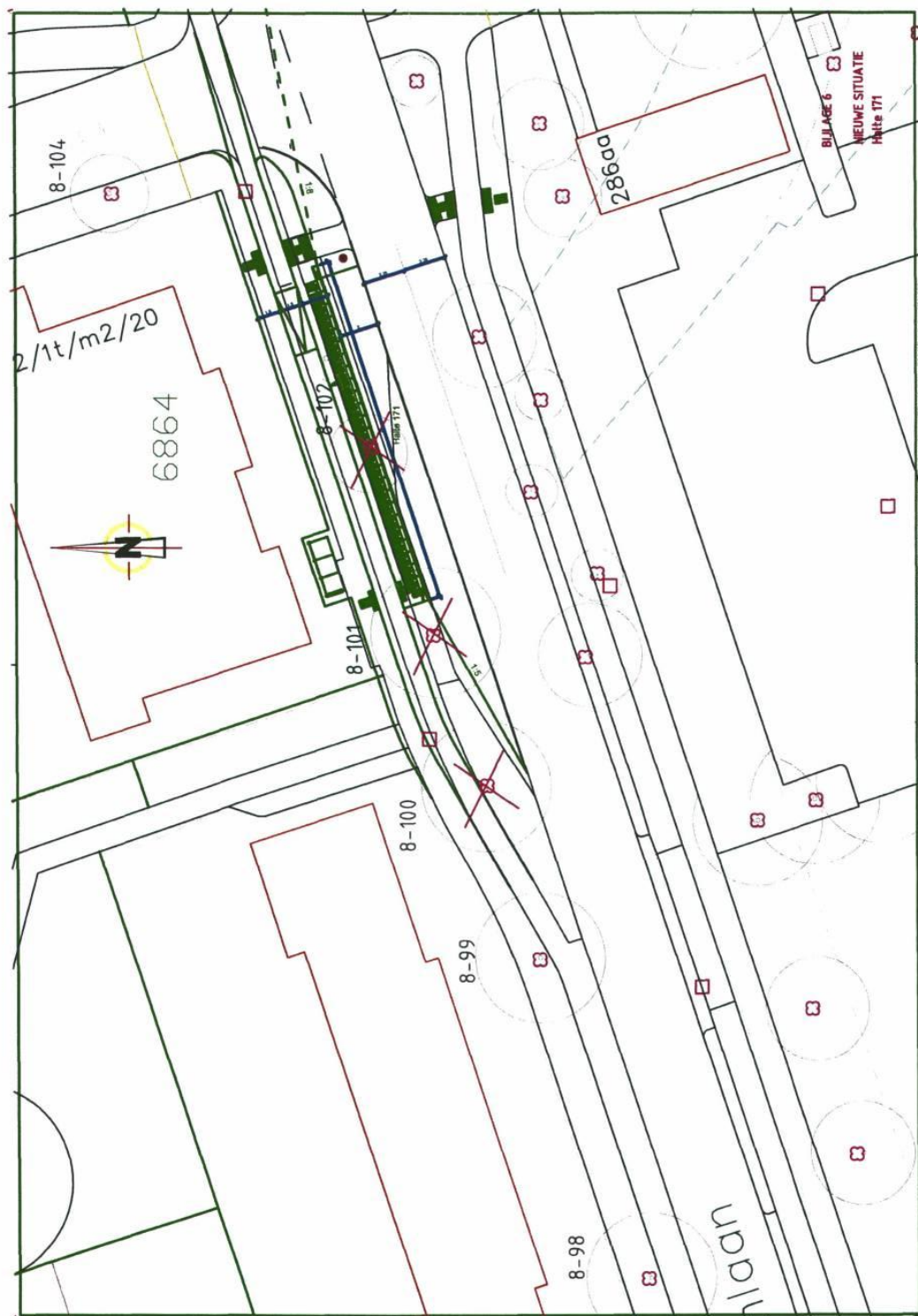
Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen



Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen



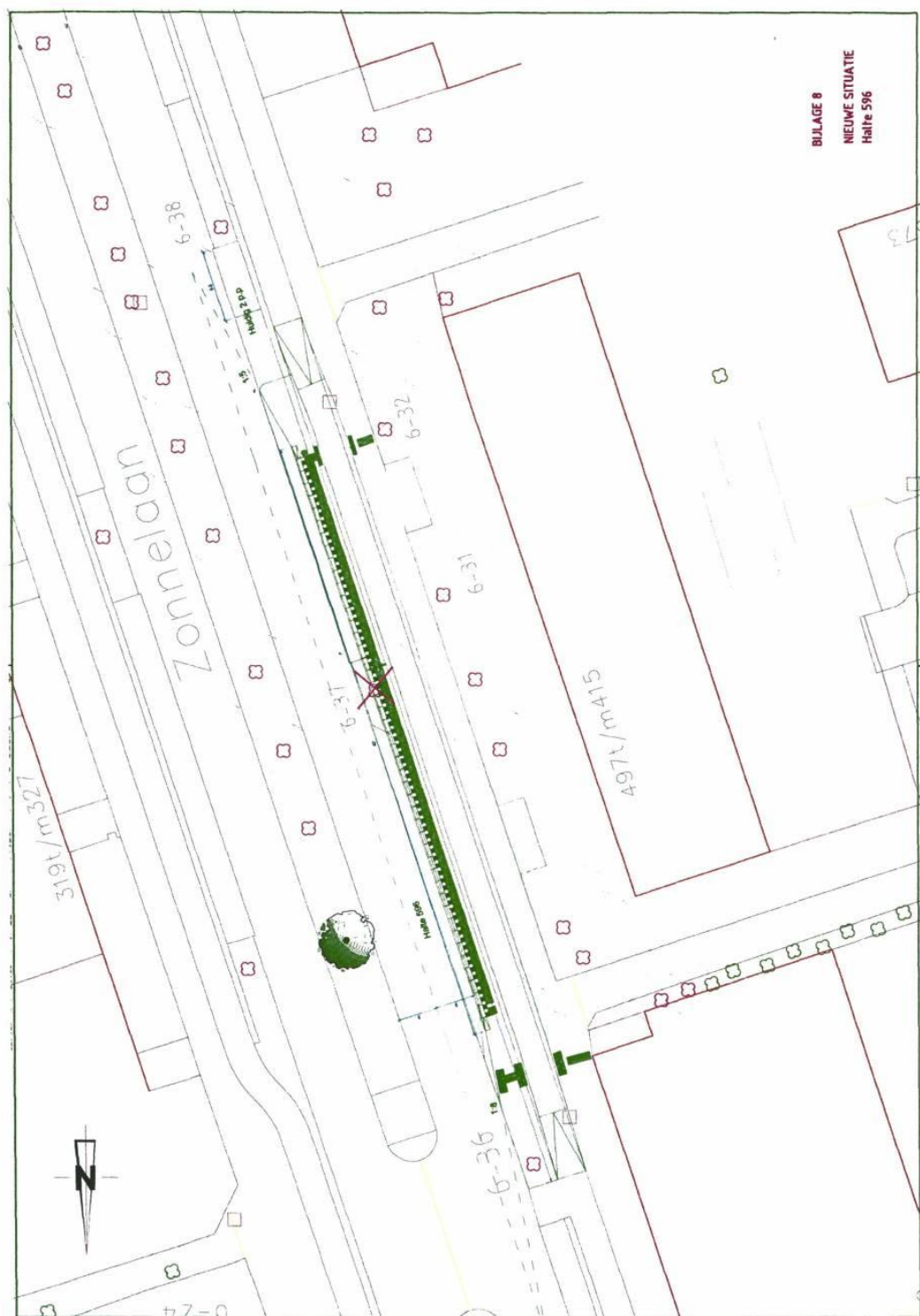
Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen



Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen



Raadsvoorstel - Kredietaanvraag aanpassing infrastructuur 24 meter bussen



Raadsvoorstel - Kredietaanvraag project Toegankelijke Bushaltes fase V

Raadsvoorstel 31 JUL 2014 / 4550288



Onderwerp **Kredietaanvraag project Toegankelijke Bushaltes fase V**

Registratienr. 4484949

Steller/telnr.

Chris Munneke/ 06 52 310 855 Bijlagen 1

Classificatie

Openbaar

☐ Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)

Portefeuillehouder

P. de Rook

Raadscommissie

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het investeringsplan voor het project Toegankelijke Bushaltes - fase V vast te stellen;
- II. voor 2014 (fase V) een aanvullend krediet beschikbaar te stellen ad € 511.665,- voor het toegankelijk maken van 85 haltes. Het totaal beschikbaar gestelde krediet komt daarmee uit op € 3.061.065,- van de totale geraamde kosten ad € 3.061.065,-;
- III. het uitvoeringskrediet ad € 511.665,- voor fase V 100% te dekken uit de reeds toegekende BDU-subsidie;
- IV. de gemeentebegroting 2014 overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Met het toegankelijk maken van bushaltes is een belangrijke stap gezet in het verbeteren van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Hierdoor is het voor mensen met een lichamelijke of een visuele functiebeperking eenvoudiger om zonder hulp van anderen met het openbaar vervoer te reizen. Dit stimuleert zelfstandigheid en maakt het openbaar vervoer aantrekkelijker. Het toegankelijk maken van het openbaar vervoer komt voort uit de Wet Gelijke Behandeling waarbij het streven is om zoveel mogelijk mensen de mogelijkheid te bieden zelfstandig met het openbaar vervoer te laten reizen. Landelijk is opgelegd om ongeveer 65% van alle haltes toegankelijk te maken. Door de provincie is dit, op basis van een door ons opgetekend voorstel, vertaald naar een opgave voor de stad om 420 van de ongeveer 600 bushaltes vóór 2015 toegankelijk te hebben gemaakt. In de periode tot en met 2013 hebben wij in totaal al 335 bushaltes toegankelijk gemaakt. In 2014 willen wij in totaal nog 85 haltes toegankelijk maken. De provincie Groningen heeft voor het toegankelijk maken van bushaltes per halte subsidie beschikbaar gesteld.



4550288

B&W-besluit d.d.: 28 juli 2014

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag project Toegankelijke Bushaltes fase V

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Dit raadsvoorstel geeft de stand van zaken van het project Toegankelijke Bushaltes aan en geeft zicht op het voorgenomen investeringsplan fase V (2014) met een daarbij behorende kredietaanvraag. In het investeringsplan is aangegeven welke haltes in deze laatste fase toegankelijk worden gemaakt.

Zoals u in de Voortgangsrapportage Toegankelijke Bushaltes van 21 juni 2012 (RO12.3114346) en de Kredietaanvraag Toegankelijke Bushaltes fase IV van 29 mei 2013 (RO13.3557857) hebt kunnen lezen zijn we al geruime tijd bezig met het toegankelijk maken van bushaltes in de stad. Met het toegankelijk maken van bushaltes wordt het openbaar vervoer toegankelijker en neemt de vraag naar collectief vraagafhankelijk vervoer af. Het toegankelijk maken van een bushalte bestaat onder meer uit het verhogen van de halte zodat een gelijkvloerse in- en uitstap ontstaat en uit het aanleggen van geleidelijnen voor blinden en slechtzienden. Voor mensen met een lichamelijke en/of visuele beperking wordt het hierdoor eenvoudiger om met de bus te reizen. Daarnaast wordt het openbaar vervoer in het algemeen aantrekkelijker voor reizigers.

Stand van zaken.

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

Bushaltes worden op drie manieren toegankelijk gemaakt:

1. jaarlijks wordt in het kader van het programma Beheer en Onderhoud door "werk met werk" enkele bushaltes toegankelijk gemaakt;
2. binnen projecten (HOV-maatregelenpakket, Sontweg, Busbaan Europaweg, Station Europapark, etc.) worden bestaande en nieuwe bushaltes toegankelijk aangelegd;
3. de resterende haltes worden in het kader van het project Toegankelijke Bushaltes toegankelijk gemaakt.

Doel.

Landelijk is opgelegd dat 65% van alle haltes toegankelijk moeten worden gemaakt. Door de provincie is dit vertaald naar een opgave voor de stad 420 van de ongeveer 600 bushaltes vóór 2015 toegankelijk te maken. Om al deze 420 haltes toegankelijk te maken zijn de kosten begroot op € 3.061.065,-- Dit is exclusief de haltes die binnen andere projecten en onderhoud zijn of worden aangepakt. De overige haltes worden binnen het project Toegankelijke Bushaltes aangepakt.

Tot 1 januari 2014 zijn inmiddels 335 van de 420 bushaltes toegankelijk gemaakt. Dat betekent dat tot 1 januari 2015 nog 85 bushaltes toegankelijk moeten worden gemaakt. In 2014 pakken we binnen het project HOV-maatregelenpakket 61 haltes op. De overige 24 worden binnen het project Toegankelijke Bushaltes opgepakt. We liggen daarmee op schema.

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

¹ Lijn 7 is in december 2012 komen te vervallen en grotendeels overgenomen door lijn 3 en andere streeklijnen.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag project Toegankelijke Bushaltes fase V

Kader

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

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

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

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

Argumenten en afwegingen

Investeringsplan fase V.

Uitgangspunt is zoveel als mogelijk "werk met werk maken" en haltes mee te laten liften bij het project HOV-maatregelenpakket, onderhoudswerkzaamheden, herinrichtingsprojecten en de plaatsing van de DRIS² panelen.

RegioTram.

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

Op basis van een globale inschatting hebben we u vorig jaar (bij raadsvoorstel RO13.3557857, 29 mei 2013) geïnformeerd dat binnen het project Toegankelijke Bushaltes onvoldoende budget was om deze haltes te financieren en dat we binnen het programma "openbaar vervoer investeringen" zouden onderzoeken of en wanneer de haltes alsnog toegankelijk gemaakt zouden worden. Onze inzet was deze opgave te betrekken bij het maatregelenpakket van de netwerkanalyse.

Op 27 november 2013 (GR13.4014690) heeft u besloten het HOV-maatregelenpakket netwerkanalyse Groningen – Assen vast te stellen en het krediet hiervoor beschikbaar te stellen. Daarmee worden uit (o.a. de middelen vrijval tram) het toegankelijk maken van 61 haltes gedekt. De overige 24 haltes worden binnen het project Toegankelijke Bushaltes aangepakt.

Overige bushaltes.

In overleg met een WMO-klankbordgroep is in 2012 een prioriteitenlijst opgesteld. Dit heeft ertoe geleid dat de meeste haltes langs de lijnen 4, 5³, 7 en 8 toegankelijk zijn gemaakt. In 2014 worden de laatste haltes van de WMO-prioriteitenlijst toegankelijk gemaakt.

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

In de bijlage is de lijst opgenomen met de 85 haltes die in fase V toegankelijk worden gemaakt. De haltes op lijst kunnen in principe aangepakt worden. Als in de nadere technische uitwerking echter blijkt dat het onmogelijk is een halte toegankelijk te maken, dan wordt deze vervangen door een halte uit de reservelijst.

Door in te stemmen met het voorstel kunnen de gemaakte afspraken met de provincie worden nageleefd en worden in 2014 85 bushaltes binnen het project Toegankelijke Bushaltes toegankelijk gemaakt.

² Dynamisch reizigersinformatiesysteem

³ Lijn 5 is per 5 januari 2014 omgenummerd naar lijn 9

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag project Toegankelijke Bushaltes fase V

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Na het toegankelijk maken van de haltes van buslijn 5 is in 2012 een uitgebreide communicatie- en promotiecampagne gehouden onder ouderen en pashouders van de WMO-taxi. Uit de evaluatie hiervan bleek dat 300 WMO-gebruikers en 65-plussers extra met de bus zijn gaan reizen. In 2013 is ook aan burgers in de omgeving van buslijnen 4, 7 en 8 die 65 jaar en ouder zijn of met de WMO-taxi reizen een informatiepakket verspreid waarmee we probeerden om deze doelgroepen te stimuleren om met het openbaar vervoer te reizen. Voor dit jaar wordt echter, buiten de marketingcampagne voor de Q-link lijnen, geen aparte promotie voor de toegankelijke haltes gedaan.

Wanneer haltes op dezelfde locatie toegankelijk worden gemaakt wordt dit over het algemeen niet gecommuniceerd met de buurt. Wanneer de halte niet op dezelfde locatie toegankelijk kan worden gemaakt (bijvoorbeeld omdat een boom midden op de halte staat) of wanneer hierdoor onevenredig veel parkeerplaatsen verdwijnen, wordt gekeken naar een alternatief in de directe nabijheid. Voor een verplaatsing van een halte is een verkeersbesluit benodigd. Wij informeren direct omwonenden en de wijk- en buurtverenigingen over dit verkeersbesluit. Het verkeersbesluit wordt tijdig gepubliceerd en hierop kan gedurende zes weken bezwaar op gemaakt worden.

Financiële consequenties

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

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

In 2009, 2011 en 2013 heeft u reeds € 2.549.400,- aan kredieten voor het toegankelijk maken van bushaltes beschikbaar gesteld⁴. De kosten voor de aanpassingen aan de 61 HOV-haltes komen ten laste van de hiervoor reeds beschikbaar gestelde kredieten binnen het HOV-Maatregelenpakket. De kosten voor de overige 24 haltes (85 minus de 61 HOV-haltes) komen ten laste van het budget Toegankelijke Bushaltes en zijn geraamd op € 511.665,-. Het totaal beschikbaar gestelde krediet komt daarmee uit op € 3.061.065,- van de totale geraamde kosten ad € 3.061.065,-.

Gegund.

De aanbesteding is vanwege het tijdsbestek inmiddels gegund, onder uitdrukkelijk voorbehoud dat de raad het resterend krediet beschikbaar stelt. De aannemer is hiermee akkoord gegaan, bereidt de werkzaamheden alvast voor maar wacht met uitvoering tot na uw besluitvorming. In het geval uw raad niet besluit tot het beschikbaar stellen van het aanvullend krediet voor de uitvoering, zullen we alleen voor de gemaakte voorbereidingskosten een nieuwe kredietaanvraag aan u voorleggen.

Subsidie.

Voor het gehele project is door de provincie Groningen een bedrag van maximaal € 2.276.245,- aan BDU-subsidie⁵ beschikbaar gesteld mits de haltes voldoen aan de gestelde eisen. In eerdere raadsbesluiten⁶ is reeds voor € 1.764.580,- subsidie opgenomen. Voor het totale project is daarmee nog een bedrag van € 511.665,- provinciale subsidie beschikbaar. Omdat de eigen middelen inmiddels zijn ingezet voor fase I t/m III worden de kosten voor fase V (net als voor fase IV) voor 100% gedekt uit de BDU-subsidie.

⁴ Zie raadsbesluit 16-12-2009, 6h (€ 909.700,-), raadsbesluit 30-11-2011, 6a (€ 809.700,-) en raadsbesluit 29-05-2013, 7d (€ 830.000,-)

⁵ Door de provincie Groningen is voor 379 haltes een bedrag van € 5.630,- BDU-subsidie beschikbaar gesteld en voor de eerste 41 haltes een bedrag van € 3.475,-. In totaal wordt maximaal € 2.276.245,- BDU subsidie beschikbaar gesteld.

⁶ Zie raadsbesluit 16-12-2009, 6h en raadsbesluit 30-11-2011, 6a. Per besluit is een bedrag van € 467.290,- provinciale subsidie opgenomen.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag project Toegankelijke Bushaltes fase V

Begrotingswijziging

Begrotingswijziging voor investeringskrediet

Toegankelijke bushaltes fase V

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2014-2015

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.2 - Openbaar Vervoer	512	512	0
			0
Totalen begrotingswijziging	512	512	0

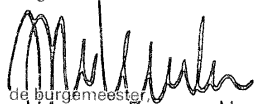
Overige consequenties

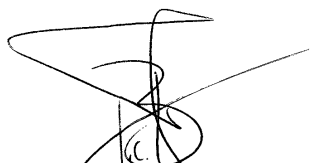
N.v.t.

Vervolg

Vóór 2015 moeten we in totaal 420 bushaltes toegankelijk hebben gemaakt. Om dit doel te bereiken dienen we in 2014 nog 85 haltes aan te passen. Binnen het project Toegankelijk Haltes moeten we dit jaar nog 24 bushaltes aanpassen. De overige 61 haltes worden binnen het project HOV-maatregelenpakket toegankelijk gemaakt. We liggen qua uitvoering op schema. Na 1-1-2015 controleert de provincie of aan de opgave is voldaan en vindt de subsidie eindafrekeningen plaats. Na realisatie wordt met betrokken partijen geëvalueerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,


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


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

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag project Toegankelijke Bushaltes fase V

BIJLAGE 1: Opgave fase V (2014) 85 toegankelijk te maken bushaltes (ovb)

Nr. Weg	Haltenr.	Naam halte	Richting	Opmerkingen
HOV haltes				
1 Kardingplein	258	P+R Karding	-	Al wel 18 cm. hoge band maar nog geen geleidelijn.
2 Kardingplein	260	P+R Karding	-	Al wel 18 cm. hoge band maar nog geen geleidelijn.
3 Kardingplein	261	P+R Karding	-	Al wel 18 cm. hoge band maar nog geen geleidelijn.
4 Kardingplein	262	P+R Karding	-	Al wel 18 cm. hoge band maar nog geen geleidelijn.
5 Kardingplein	263	P+R Karding	-	Al wel 18 cm. hoge band maar nog geen geleidelijn.
6 Kardingplein	264	P+R Karding	-	Al wel 18 cm. hoge band maar nog geen geleidelijn.
7 Kardingplein	265	P+R Karding	-	Al wel 18 cm. hoge band maar nog geen geleidelijn.
8 Oosterhamrikbaan	366	Pop Dijkemaweg	Centrum	Al wel 18 cm. hoge band maar nog geen geleidelijn.
9 Oosterhamrikbaan	367	Pop Dijkemaweg	P+R Karding	
10 Oosterhamrikbaan	371	Oliemuldersbrug	Centrum	
11 Oosterhamrikbaan	372	Oliemuldersbrug	P+R Karding	
12 Oosterhamrikbaan	368	Zaagmuldersbrug	Centrum	
13 Oosterhamrikbaan	369	Zaagmuldersbrug	P+R Karding	
14 Oosterhamrikade	566	-	zuid	Combihalte met halte 369
15 Bloemsingel	57	UMCG Noord	alle	Voormalige halte Walstraat n. Centrum
16 Bloemsingel	57	UMCG Noord	alle	Voormalige halte UMCG Noord n. UMCG Hoofdingang
17 Bloemsingel	57	UMCG Noord	alle	Voormalige halte W.A. Schootenstraat
18 Bloemsingel	57	UMCG Noord	alle	Voormalige haltes A. Deusingaan
19 Grote Markt	217	Grote Markt	Hoofdstation	In 2009 opgehoogd maar geleidelijnen ontbreken nog. Aanbreng in relatie tot bouw Forum en Oostwand
20 Grote Markt	218	Grote Markt	P+R Karding	In 2009 opgehoogd maar geleidelijnen ontbreken nog. Aanbreng in relatie tot bouw Forum en Oostwand
21 Grote Markt	219	Grote Markt	P+R Karding	In 2009 opgehoogd maar geleidelijnen ontbreken nog. Aanbreng in relatie tot bouw Forum en Oostwand
22 Grote Markt	220	Grote Markt	Hoofdstation	In 2009 opgehoogd maar geleidelijnen ontbreken nog. Aanbreng in relatie tot bouw Forum en Oostwand
23 Zuiderdiep	608	Zuiderdiep, B	A-kerk	In 2009 opgehoogd maar geleidelijnen ontbreken nog. Aanbreng in relatie tot bouw Forum en Oostwand
24 Zuiderdiep	611	Zuiderdiep, J	Casino	
25 Zuiderdiep	612	Zuiderdiep, K	Casino	
26 Zuiderdiep (voor o.a. lijn 6)	604	Zuiderdiep	Vinkhuizen	
27 Zuiderdiep (voor o.a. lijn 6)	606	zuiderdiep	Hoofdstation	
28 Prof. Ulkensweg	244	Hoogeweg	Centrum	
29 Prof. Ulkensweg	459	Hoogeweg	Zuidhorn	
30 Zernikelaan	587	Zernikeplein	Centrum	
31 Zernikelaan	588	Zernikeplein	P+R Zernike	
32 Zernikelaan	583	Nijenborgh	Centrum	
33 Zernikelaan	584	Nijenborgh	P+R Zernike	
34 Zernikelaan	585	Crematoriumlaan	Centrum	
35 Zernikelaan	586	Crematoriumlaan	P+R Zernike	
36 Zonnelaan	596	Kometenstraat	Centrum	
37 Zonnelaan	595	Kometenstraat	P+R Zernike	
38 Eikenlaan	172	Elzenlaan	Centrum	
39 Eikenlaan	171	Elzenlaan	P+R Zernike	
40 Kastanjelaan	266	Abeelstraat	Centrum	
41 Kastanjelaan	267	Abeelstraat	P+R Zernike	
42 Kastanjelaan	484	Station Noord	P+R Zernike	
43 Kastanjelaan	482	Station Noord	P+R Zernike	
44 Kastanjelaan	483	Station Noord	Centrum	
45 Nieuwe Ebbingestraat	359	Noorderplantsoen	Centrum	
46 Nieuwe Ebbingestraat	358	Noorderplantsoen	P+R Zernike	
47 Oostersingel	387	Oostersingel	Centrum	Is onderdeel van studie naar ontwerp nieuwe inrichting Oostersingel. Uitvoering 2015
48 Oostersingel	388	Oostersingel	P+R Zernike	Is onderdeel van studie naar ontwerp nieuwe inrichting Oostersingel. Uitvoering 2015
49 Hanzeplein	503	UMCG/hoofdingang	Centrum	
50 Hanzeplein	502	UMCG/hoofdingang	P3/Euroborg	
51 Kluverboom	275	Langstijl	Lewenborg eindpunt	
52 Kluverboom	276	Langstijl	Centrum	
53 Lijn 3 Bakboordwal	299	Meerpaal	Stad-uit	
54 Lijn 6 Beijum	490	Winkelcentrum West, Beijum	Stad - in	
55 Lijn 6 Beijum	491	Winkelcentrum West, Beijum	Eindpunt Beijum	
56 Amkemaheerd	51	Jensemahaerd	stad	
57 Peizerweg	802	parkeerplaats	P+R Hoogkerk	
58 Peizerweg	803	parkeerplaats	Hoofdstation	
59 Europaweg	820	Lubeckweg	Stad-in	Is reeds aangepakt bij project busbaan Europaweg (2013)
60 Europaweg	318	Lubeckweg	Stad-uit	Is reeds aangepakt bij project busbaan Europaweg (2013)
61 Pleiadenlaan	597	Winkelcentrum Paddepoel	Vinkhuizen	
Overige haltes				
62 Lijn 9' Elzenlaan	174	Elzenlaan	noord	
63 Lijn 9' Planetenlaan	444	Uranusstraat	west	
64 Lijn 9' Venuslaan	523	Venuslaan	oost	
65 Lijn 9' Maluslaan	325	Maluslaan	Station Noord	
66 Lijn 9' Esdoornlaan	324	Maluslaan	Centrum	
67 Westersingel	524	Verlengde Visserstraat	Centrum	
68 Westersingel	526	Verlengde Visserstraat	P+R Zernike	
69 Kraneweg	525	Verlengde Visserstraat	Hoogkerk	
70 Heymanslaan	565	Zaagmuldersbrug	Zuid	
71 Berlageweg	79	Bakemastraat	noord	
72 Rijksweg / Damsterdiep	804	Ringweg Oost	Stad-uit	
73 Gedempte Zuiderdiep	604	Gedempte Zuiderdiep	noordzijde	
74 Gedempte Zuiderdiep	605	Gedempte Zuiderdiep	zuidzijde	
75 Gedempte Zuiderdiep	606	Gedempte Zuiderdiep	zuidzijde	
76 Peterswoldseweg	362	Rotonde Martinijsenhuis	De Pont	
77 Van Iddekingeweg	540	Jan Luykenstraat	Hoofdstation	
78 Maartenshof (op Schaakspoor)	248	Maartenshof	Centrum	
79 Avondsterlaan	62	Avondsterlaan	Venuslaan	
80 Diamantlaan	148	Protonstraat	Hoendiep Meubelboulevard	
81 Diamantlaan	149	Protonstraat	Vinkhuizen	
82 Pleiadenlaan	445	Voermanstraat	Station Noord	
83 Pleiadenlaan	446	Voermanstraat	Vinkhuizen	
84 Parkweg	415	Kamerlingh Onnesstraat	Ter Borch	
85 nader te bepalen	-	-	-	

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Raadsvoorstel



Onderwerp **Ontwerp Tunnel Paterswoldseweg:**

Registratienr. 4488084 Steller/telnr. Theo Zaal/ 82 86 Bijlagen 5

Classificatie ☒ Openbaar ☐ Geheim

☐ Vertrouwelijk

Portefeuillehouder

P de Rook

Raadscommissie

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de voorkeursvariant 11 B+ voor de tunnel Paterswoldseweg vast te stellen;
- II. kennis te nemen van de inspraakrapportage;
- III. een krediet beschikbaar te stellen van € 100.000,- en toe te voegen aan het project HOV-as. Het totale krediet voor de HOV-as komt daarmee uit op € 14.200.000,-;
- IV. de kosten te dekken uit het bij de jaarrekening 2013 beschikbaar gestelde bedrag voor plankosten tunnel Paterswoldseweg;
- V. de gemeentebegroting 2014 dienovereenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Op 23 juni 2008 is het Convenant Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn ondertekend door het Rijk en de provincies Fryslân, Groningen, Drenthe en Flevoland. Daarmee is een pakket aan maatregelen samengesteld om de bereikbaarheid te verbeteren binnen de regio Noord-Nederland en naar de rest van Nederland.

Eén van deze maatregelen is de uitbreiding van het spoor tussen Groningen en Leeuwarden ten behoeve van een extra sneltrein.

Met de extra sneltrein op dit traject, kunnen vanaf 2018 vier treinen per uur heen en weer rijden. Het aantal treinreizigers tussen Groningen en Leeuwarden groeit immers nog steeds. De treinen zitten elke spits overvol.

Om dat mogelijk te maken, zijn er een aantal ingrijpende maatregelen nodig aan het spoor. Voor de stad Groningen zijn dat verdubbeling van het spoor tussen Zuidhorn en Hoogkerk en verkeersveiligheidsmaatregelen aan een aantal overwegen, waaronder de tunnel in plaats van de drukke overgang aan de Paterswoldseweg.

B&W-besluit d.d.: 19/08/2014

Afgehandeld en naar archief Paraaf Datum

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Recente besluitvorming

In maart 2013 hebben wij uw raad per brief uitgebreid geïnformeerd over de samenhang tussen de afronding van de busbaan en de ongelijkvloerse kruising Paterswoldse weg.

Toen is ook de bestuurlijke keuze voor een tunnel aan u bekend gemaakt en toegelicht. Vervolgens is in september 2013 door de provincies Groningen en Fryslân een realisatiebesluit genomen voor het project extra sneltrein Groningen Leeuwarden (ESGL), het project waar de tunnel Paterswoldseweg integraal onderdeel van is.

Met het realisatiebesluit is formeel het startsein gegeven voor het ontwerp van een tunnel, een maatregel met grote impact in de stedelijke omgeving.

De financiële dekking voor realisatie van de tunnel en alle overige fysieke maatregelen van ESGL komt uit het Regionaal Specifiek Pakket (RSP).

Over het definitieve ontwerp voor de tunnel neemt u als raad een afzonderlijk besluit. Dat besluit, het vaststellen van voorkeursvariant 11B+ voor de Tunnel Paterswoldseweg, ligt nu voor.

Tunnel Overleg Laanhuizen

Een jaar geleden zijn we in samenspraak met alle betrokkenen en omwonenden begonnen aan het ontwerp van de tunnel.

Uit de participatie is ons college gebleken dat de inpassing van de tunnel in de Badstratenbuurt een complex vraagstuk is en dat nog niet iedereen is overtuigd van nut en noodzaak van een tunnel.

Een aantal omwonenden, verenigd in het Tunnel Overleg Laanhuizen, heeft ervoor gekozen de klankbordgroep te verlaten, omdat te weinig rekening werd gehouden met hun inbreng.

Vervolgens zijn er aanpassingen in het ontwerp gepleegd om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Badstratenbuurt en de COOP-supermarkt te kunnen garanderen. Dit ontwerp is de bestuurlijk voorkeursvariant (genaamd 11B+) geworden van alle betrokken overheden en ProRail.

Voor de zomer heeft het Tunnel Overleg Laanhuizen ons gevraagd alsnog vier alternatieven voor de tunnel serieus te overwegen. Dat heeft ons college toegezegd en de alternatieven zijn beoordeeld. De vier voorgedragen alternatieven hebben geen beter alternatief gegeven en dus geen verandering in de bestuurlijke voorkeursvariant gebracht.

Zwaarwegend bij onze overwegingen zijn voor ons college de stedelijke belangen. Wij willen een verkeersveilige, toekomstvast oplossing voor deze spoorwegovergang waarbij maximaal aandacht is besteed aan de leefbaarheid, sociale veiligheid en bereikbaarheid van de stad.

Met de bestuurlijke voorkeursvariant is naar ons oordeel op al deze punten het maximaal haalbare bereikt.

Aanleiding en doel

Op 23 juni 2008 is het Convenant Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn ondertekend door het Rijk en de provincies Fryslân, Groningen, Drenthe en Flevoland.

Daarmee is een pakket aan maatregelen samengesteld om de bereikbaarheid te verbeteren binnen de regio Noord-Nederland en naar de rest van Nederland.

Eén van deze maatregelen is de uitbreiding van het spoor tussen Groningen en Leeuwarden ten behoeve van een extra sneltrein.

De tunnel bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg maakt daardoor deel uit van het project Extra Sneltrein Groningen Leeuwarden (ESGL).

In de ESGL werken provincies Groningen en Fryslân samen met ProRail en alle gemeenten aan het spoortraject Groningen - Leeuwarden.

Voor de ESGL is een stuurgroep opgericht waarin bestuurders van de provincies Groningen en Friesland, gemeenten en ProRail zitten hebben.

Voor de tunnel Paterswoldseweg is een "Substuurgroep" in het leven geroepen met alleen de direct betrokken partijen. Daarin zijn afspraken gemaakt over de verantwoordelijkheden van de verschillende partijen:

- provincie Groningen: opdrachtgever en financierder;
- ProRail: opdrachtnemer en projectmanagement;
- gemeente Groningen: overleg met de omgeving.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

In **2010** is de planvorming gestart voor de extra sneltrein. Met een extra sneltrein wordt de onderlinge bereikbaarheid tussen beide provinciale hoofdsteden en de bereikbaarheid vanuit de regio naar de steden sterk verbeterd. De afgelopen jaren is gebleken dat er veel vervoersvraag is op dit spoortraject. De treinen zijn in de spitsen overvol. De noodzaak om met extra treinen te rijden is dan ook groot. In de dienstregeling 2018 gaat tussen Groningen en Leeuwarden ieder uur in beide richtingen een extra sneltrein rijden. De perrons langs deze lijn worden verlengd zodat langere treinen (meer reizigers per trein) in de toekomst mogelijk zijn.

In **2012** is na uitgebreid onderzoek vast komen te staan dat voor de Paterswoldseweg een ongelijkvloerse kruising met het trein- en het busverkeer noodzakelijk is.

In **2013** hebben het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen gekozen voor een tunnel in de Paterswoldseweg.

Over de keuze voor een tunnel is uw raad per brief van 21 maart 2013 geïnformeerd. Over het realisatiebesluit ESGL bent u per brief van 22 augustus 2013 geïnformeerd. Over de verschillende varianten voor de tunnel bent u per brief van 20 december 2013 geïnformeerd. Met het realisatiebesluit is formeel het startsein gegeven voor het ontwerp van een tunnel, een maatregel met grote impact in de stedelijke omgeving.

Over het definitieve ontwerp voor de tunnel neemt u als raad een afzonderlijk besluit. Dat besluit, het vaststellen van voorkeursvariant 11B+ voor de Tunnel Paterswoldseweg, ligt nu voor.

Per raadsbrief van 9 april **2014** zijn vragen van Christenunie over de ondertunneling Paterswoldseweg door ons beantwoord. Daarin is te lezen welk overleg met bewoners heeft plaatsgevonden, wat "nut en noodzaak" van de tunnel zijn en welke afwegingen hebben plaatsgevonden.

Kader

In 2008 is er voor de periode tot en met 2020 een visie opgesteld (Raamwerk RegioRail) voor het bereikbaar houden van de stad Groningen als belangrijkste economische motor van de regio Groningen-Assen met als basis de projecten die benoemd zijn in het Regiospecifiek Pakket (RSP). Dit pakket en de bijbehorende financiële middelen zijn samengesteld na het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn.

Een belangrijke rol binnen dit pakket en de opgestelde visie is weggelegd voor de openbaar vervoer projecten. De achterliggende reden hiervoor is dat het voor het bereikbaar houden van de stad belangrijk is om, naast investeringen in bestaande wegen, een forse (kwaliteits)impuls aan (het gebruik van) het openbaar vervoer te geven. Binnen de dienstregeling van het spoorvervoer is nog veel ruimte om uitbreidingen te kunnen realiseren. Op de pendels vanuit Leek/Roden en Ten Boer na, ligt er vanuit elke richting van de belangrijkste dagelijkse pendel naar de stad Groningen een spoorlijn als mogelijk alternatief voor het autoverkeer.

In 2013 heeft de visie uit 2008 een update gekregen voor het OV deel, nadat een aantal OV-projecten (RegioTram en de spoorlijn Groningen-Heerenveen) niet door zijn gegaan. De belangrijkste uitgangspunten uit deze nieuwe HOV-visie (hoogwaardig openbaar vervoer) zijn:

- het Openbaar Vervoernetwerk is samenhangend, van hoge kwaliteit (snel, frequent en betrouwbaar), herkenbaar, efficiënt en logisch voor de reiziger;
- het OV kan sneller en efficiënter met meer reizigers en minder kosten;
- voor bussen worden snelle (obstakelvrije) assen ingericht (HOV-assen);
- het OV gaat op grote afstanden (o.a. Zwolle, Leeuwarden, Bremen, Heerenveen/Drachten en Gieter/Emmen) sneller rijden en op kleinere afstanden (o.a. Assen, Leek, Roden, Zuidhorn en Annen/Zuidlaren) wordt het verdicht;
- er vindt onderzoek plaats naar de verschillende mogelijkheden om de spoorlijnen in de provincie Groningen duurzamer te maken.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

De forse inzet vanuit de HOV-visie (2013) op het verbeteren van het openbaar vervoer om de stad Groningen bereikbaar te houden, is ook ingegeven door de al gerealiseerde reizigersgroei in de periode 2000 tot 2011.

Uit de geïnventariseerde gegevens in het kader van de Netwerkanalyse 2013 blijkt dat het gebruik van het Openbaar Vervoer van en naar Groningen tussen 2000 en 2011 is toegenomen met 23%, tot circa 86.000 reizigers per etmaal. In de afgelopen periode zijn enkele grote HOV-projecten gerealiseerd, waaronder frequentieverhogingen van Q-liners, reactivering van de spoorlijn Groningen-Veendam, realisatie van station Europapark, transferia en busbanen en de introductie van de P+R buslijnen.

De cijfers tonen aan dat er een sterke relatie is tussen kwaliteitsverbetering en stijging van reizigersaantallen. Dat geldt met name op de sterke verbindingen. De grootste stijgingen vonden plaats vanuit de corridors Roden/Leek/Drachten, Assen/Hondsrug en Zuidhorn/Leeuwarden naar de stad Groningen.

Argumenten en afwegingen

Nut en noodzaak wordt in bijgevoegde notitie "nut en noodzaak" toegelicht. Hieruit volgt het volgende:

Waarom ongelijkvloers?

De huidige spoorwegkruising is niet langer veilig als vanaf 2018 een extra sneltrein gaat rijden en het laatste, ontbrekende deel van de HOV-as West - de busbaan naar het hoofdstation - is aangelegd. Het Rijk staat namelijk niet toe dat de spoorbomen nog vaker en langer dicht zijn dan nu al het geval is.

Vanuit spoorwegveiligheid zou daarom tenminste een van de verkeersstromen van de huidige overgang moeten verdwijnen, zo bleek uit het onderzoek. De Paterswoldseweg is echter van cruciaal belang in de stedelijke verkeersstructuur, zowel voor de auto als de fiets. De gezamenlijke conclusie van de betrokken overheden luidde daarom:

*Om **alle** huidige en nieuwe verkeersstromen veilig te kunnen laten kruisen is een ongelijkvloerse kruising de enige oplossing.*

In de stad Groningen zijn de spoorwegovergangen op de Peizerweg en Paterswoldseweg onderzocht. Een tunnel voor alle verkeer bij de Paterswoldseweg levert de meeste spoorwegveiligheid en verkeersveiligheid op.

Waarom een tunnel?

Behalve de veiligheid van de verkeersdeelnemers zijn er drie belangrijke redenen om voor een tunnel te kiezen als meest gewenste uitwerking van de ongelijkvloerse kruising van het trein- en busverkeer met de Paterswoldseweg:

1. de extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden;
2. de afronding van de HOV-as West;
3. de doorstroming op de Paterswoldseweg.

In de inspraakrapportage bij dit raadsvoorstel worden argumenten en afwegingen gegeven voor de tunnel. Korthedshalve geven we hier een samenvatting.

1. Extra sneltrein Groningen – Leeuwarden (ESGL)

Vanaf 2018 rijdt, zoals gezegd, in beide richtingen een extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden (ESGL). De extra sneltrein is een maatregel uit het Zuiderzeelijn-pakket en is onomstreden.

Extra treinen versterken de onderlinge bereikbaarheid tussen beide provinciale hoofdsteden en de bereikbaarheid vanuit de regio met de steden.

Het aantal treinreizigers blijft groeien; treinen zijn in de spitsen overvol. Vanaf 2018 kan er met de extra sneltrein elk kwartier een trein gaan rijden. Uitbreiding van het aantal treinen (en bussen) in de toekomst is met de keuze voor een tunnel goed mogelijk.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

2. HOV-as West

Na het stopzetten van de planvorming voor de Regiotram en de spoorlijn Groningen-Heerenveen is in 2013 een nieuwe visie gemaakt voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Deze visie heeft uw raad in maart 2014 bekrachtigd. In de visie krijgt afronding van de HOV-as West nog meer gewicht. Juist vanuit Noord-Drenthe en het Westerkwartier ontbreekt een treinverbinding en is een snelle busverbinding cruciaal voor reizigers.

Met de afronding van de HOV-as tussen P+R Hoogkerk en het hoofdstation wordt ruim tien jaar na de opening eindelijk het laatste nog ontbrekende deel aangelegd. Vanaf de Koeriersterweg rijden de bussen straks parallel aan het spoor over het Noord-Willemskanaal naar de zuidzijde van het station en vice versa. Op deze vervoerscorridor rijden nu al 10.000 passagiers per dag.

De huidige route via de Parkweg kost standaard 3 à 4 minuten extra rijtijd en circa € 300.000,- in de exploitatie. Per uur rijden er straks 20 bussen minder per richting over de Paterswoldseweg en Parkweg; een belangrijke verbetering van de leefbaarheid en veiligheid. Bovendien vormt de HOV-as West een belangrijke route als alternatief vervoer tijdens de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg.

3. Doorstroming Paterswoldseweg

De Paterswoldse weg is een van de hoofdverbinding van en naar het centrum van Groningen voor fietsers en automobilisten. Het autoverkeer van en naar de binnenstad heeft slechts een beperkt aantal routes tot zijn beschikking. De Paterswoldseweg is cruciaal voor onder andere een goede bereikbaarheid van de Westervaren en de westelijke Binnenstad.

De tunnel verbetert de doorstroming van het verkeer aanzienlijk. Nu ligt de overgang 20 tot 25 % van de tijd dicht door passerende treinen. Bovendien ondervindt verkeer op de Paterswoldseweg en Parkweg nu nog hinder van passerende en wachtende bussen. Dat oponthoud is straks verleden tijd.

Ruimtereservering voor meer sporen

Voor het project Stationsgebied Groningen is een overeenkomst ondertekend met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Belangrijk onderdeel in dit project is het veranderen van het Hoofdstation van eindpunt naar een doorgaand station.

In de toekomst wordt het aantal doorgaande treinen naar verwachting uitgebreid, mede door de huidige en nog verwachte reizigersgroei. In de plannen voor het Stationsgebied wordt daarom vanuit de toekomstvastheid uitgegaan van een tunnel bij de overweg Paterswoldseweg, waarbij op het tunneldek, naast de huidige twee sporen, ook een ruimtereservering voor een derde en vierde spoor aanwezig is.

Proces van het ontwerp van de tunnel

Op 13 november 2013 zijn op een bewonersbijeenkomst twee varianten voor het ontwerp van de tunnel gepresenteerd. Variant 1: een tunnel met aan twee zijden een fietspad en variant 2: een tunnel met aan een zijde een tweerichtingsfietspad.

Op beide varianten is kritiek gekomen; aanwezigen gaven aan dat beide varianten een grote aantasting van de woon- en leefkwaliteit op zouden leveren. De belangrijkste bezwaren:

- de Theodorus Niemeijerstraat wordt voor autoverkeer niet meer aangesloten op de Paterswoldseweg. Dat betekent dat de Kleine Badstraat geschikt moet worden gemaakt voor de bevoorrading van de COOP supermarkt en voor het verkeer van/naar het parkeerterrein van BAT Niemeijer (tussen Theodorus Niemeijerstraat en spoor). Een gevolg hiervan is dat de groenzone naast het Badhuis grotendeels moet wijken;
- de groenzone tussen de ventweg Paterswoldseweg en de Paterswoldseweg moet voor een (groot) deel verdwijnen;
- door de aanleg van de tweede ontsluiting van Laanhuizen langs de busbaan –op het dek van de tunnel- krijgt de Grunobuurt (sluip)verkeer van Laanhuizen;
- de tunnel is niet sociaal veilig.

Wij zijn daarop terug naar de tekentafel gegaan. Dit heeft uiteindelijk geleid tot de voorkeursvariant 11B+. Uitgangspunt daarbij was het door bewoners aangedragen alternatief: de "ventwegvariant". Deze houdt in dat verkeer van en naar de Theodorus Niemeijerstraat voor de COOP langs gaat, in plaats van er achter langs door de groenstrook.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Om dit alternatief mogelijk te maken moest BAT Niemeijer bereid gevonden worden een deel van zijn eigendom af te staan. Tevens zou de tunnel korter moeten worden. Aan beide punten kon worden tegemoet gekomen. We hebben de maximale ruimte van BAT Niemeijer gekregen de tunnel richting fabriek op te schuiven; het is gelukt de sporen met ca. 75 cm. te verhogen waardoor de tunnel ondieper/korter wordt. Het gevolg is dat de Kleine Badstraat en de groenzone naast het Badhuis onaantast kunnen blijven.

Ook de eigenaren van het voormalige kantoorpand van BAT Niemeijer – waar nu jongerenhuisvesting is gevestigd - hebben we bereid gevonden een deel van hun eigendom af te staan. Hierdoor kan keerruimte worden gecreëerd voor het laden en lossen van de bevoorradingsauto's van de COOP.

Aan de zuidzijde van de tunnel hebben we - door aanpassing van boogstralen in het ontwerp en het zorgvuldig aansluiten van de tunnel op de bestaande Paterswoldseweg - de groenzone tussen de ventweg Paterswoldseweg en de Paterswoldseweg kunnen behouden.

Op basis van overleg met de Klankbordgroep Zuid en met Nijestee wordt de tweede ontsluiting Laanhuizen een 30km/uurweg. Deze sluit aan op het stedenbouwkundig plan van woningcorporatie Nijestee voor de Grunobuurt.

Aan sociale veiligheid is maximaal aandacht besteed. Er komen geen kolommen in de tunnel en de wanden wijken uit naar boven. Aan de zuidkant van de tunnel komen groene taluds in plaats van betonnen keerwanden; een ruim, open gedeelte in het dek zorgt voor daglichttoetreding. Niet alle aanliggende bebouwing kan gespaard blijven. De woningen Paterswoldseweg 84 t/m 94 moeten worden gesloopt. De betrokkenen zijn hierover geïnformeerd. Met hen wordt door ProRail gesproken over verwerving, rechtspositie, schaderegelingen, e.d.

Zoals gememoreerd is het alternatief van de bewoners - de "ventwegvariant" - door ons uitgewerkt. De meeste wensen die tijdens de klankbordgroep vergaderingen naar voren zijn gebracht, zijn daar in verwerkt. Het resultaat is de voorkeursvariant 11B+; hieronder op tekening weergegeven.

Om gefundeerd een keuze te kunnen maken voor een voorkeursvariant zijn verkeerstellingen, verkeerssimulaties en 3D studies verricht. Er is onderzoek gedaan naar de ruimtelijke inpassing van de tunnel in de omgeving. Voor een zo reëel mogelijk beeld van de (gevolgen van) de tunnel zijn "videofilmpjes" gemaakt.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Voorkeursvariant 11B+



Beschrijving voorkeursvariant

De tunnel wordt aangelegd onder de huidige twee spoorlijnen. Deze spoorlijnen worden 75 cm verhoogd. In de tunnel komt een weg met aan beide zijden een fietspad en voetpad.

Op de tunnel komt, van noord naar zuid (van boven naar beneden in het ontwerp):

- een rechtstreeks fietspad van en naar het hoofdstation;
- de huidige twee spoorlijnen;
- ruimte voor een derde en vierde spoorlijn;
- de busbaan (HOV-as west);
- een 30 km/uur weg met voetpad tussen Laanhuizen en de Grunobuurt;
- trappen van de tunnel naar de Grunobuurt en Laanhuizen.

Groen en ecologie

Ten behoeve van het project is een ecologische quick scan gehouden in het plangebied. De aanbevelingen die in de quick scan worden gegeven, zijn richtlijn bij de uit te voeren werken. Het gebied is onderzocht op beschermde diersoorten en op risico's/kansen voor het stedelijk ecologisch gebied.

De volledige quick scan is bij de stukken gevoegd. Uit de quick scan blijkt dat behalve vogels er geen wettelijke beschermde soorten zijn aangetroffen. Vogels worden standaard beschermd gedurende het broedseizoen. Daar waar wordt gebroed, mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd om verstoring te voorkomen.

Op de kaart van de Stedelijke Ecologische Structuur (2014) zijn de Koeriersterweg en het Hoornsediep aangegeven als ecologische groenverbindingen. De noordzijde van het Nelfterrein is aangewezen als te ontwikkelen groenverbinding. Hiervoor geldt dat als behoud niet mogelijk is oppervlakteverlies en kwaliteitsverlies gecompenseerd moeten worden.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Aan het besluit voor de tunnel voor alle verkeer bij de Paterswoldseweg is een zorgvuldig proces van studie, onderzoeken van alternatieven en overleg met betrokkenen voorafgegaan. Dat overleg dateert al van oktober 2010 en is doorgegaan in 2011, 2012 en 2013. Op basis van alle verzamelde informatie hebben provincie Groningen, gemeente Groningen en ProRail in 2013 besloten tot een tunnel als ongelijkvloerse oplossing voor alle verkeer bij de Paterswoldseweg.

Daarna is over het ontwerp van de tunnel een intensief participatietraject doorlopen waarbij aan alle belanghebbenden de mogelijkheid is geboden te reageren. Vervolgens zijn er aanpassingen in het ontwerp gepleegd om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Badstratenbuurt en de COOP-supermarkt te kunnen garanderen. Uiteindelijk is een door bewoners voorgestelde variant door ons overgenomen en uitgewerkt als voorkeursvariant 11B+. Dit ontwerp is de bestuurlijk voorkeursvariant geworden van alle betrokken overheden en ProRail.

Uit de participatie is ons college gebleken dat de inpassing van de tunnel in de Badstratenbuurt een complex vraagstuk is en dat nog niet iedereen is overtuigd van nut en noodzaak van een tunnel. Een aantal omwonenden, verenigd in het Tunnel Overleg Laanhuizen, heeft ervoor gekozen de klankbordgroep te verlaten, omdat te weinig rekening werd gehouden met hun inbreng.

Voor de zomer heeft het Tunnel Overleg Laanhuizen ons gevraagd alsnog vier alternatieven voor de tunnel serieus te overwegen. Dat heeft ons college toegezegd. We beoordelen de alternatieven als volgt.

Vier alternatieven voor een tunnel

Het Tunnel Overleg Laanhuizen heeft ons college de volgende alternatieven aangereikt:

- A. een tunnel voor de trein;
- B. een tunnel voor de trein en bus;
- C. een verkorte tunnel; trein en bus op maaiveld;
- D. een bustunnel; fietstunnel aan de Peizerweg.

Alternatief A – een tunnel voor de trein – gaat uit van een verdiepte ligging van het spoor en bus en van de auto en fiets op het huidige maaiveldniveau.

Een treintunnel stuit op een groot praktisch probleem en dat is de lengte van de toerit. Treinen kunnen minder snel dalen en stijgen dan overig verkeer. Voor treinen geldt een hellingshoek van maximaal 2,5 %. De benodigde toeritlengte voor een treintunnel is 500 meter.

Dat betekent dat we bij het Willemskanaal en op het Hoofdstation grote verdiepte en complexe aanpassingen moeten doen. Een uiterst kostbare en risicovolle onderneming.

Ook blijft het busverkeer het auto- en fietsverkeer kruisen op de Paterswoldseweg. Dat kan niet zonder stoplichten (VRI's). De kosten zijn veel hoger, de doorstroming kent nog steeds beperkingen en het is minder veilig.

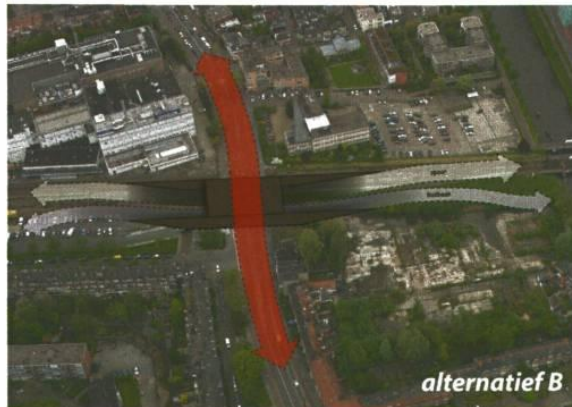
	Kosten	Doorstroming	Verkeersveiligheid	Ruimtelijke ingreep	Toekomst -vast	Totaal
Alternatief A	-	-	-	-	0	-

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg



Alternatief B - een tunnel voor trein en bus- kent dezelfde praktische bezwaren als alternatief A qua hellingspercentage voor treinen, lengte van de toerit en dure verdiepte liggingen in het kanaal en op het hoofdstation. Wel is de situatie verkeersveiliger dan alternatief A doordat de bussen de Paterswoldseweg niet langer gelijkvoers kruisen. Bijkomend nadeel is de inflexibiliteit van dit alternatief. Er is geen ruimte meer voor een derde of vierde spoor in de toekomst.

	Kosten	Doorstroming	Verkeersveiligheid	Ruimtelijke ingreep	Toekomst -vast	Totaal
Alternatief B	-	-	0	-	-	-



Alternatief C - een verkorte tunnel; trein en bus op maaiveld – lijkt sterk op de bestuurlijke voorkeursvariant maar kent geen uitbreidingsmogelijkheden voor het spoor, mist een wijkverbinding voor autoverkeer en een fietspad aan de noordzijde van het bovendeck. Daarmee is Laanhuizen alleen nog maar via de Verzetsstrijderslaan te bereiken, moeten fietsers om de tunnelbak heen rijden om alsnog de Paterswoldseweg over te steken en zijn hulpdiensten minder snel ter plekke. De ruimtereservering voor een derde en vierde spoor is in deze variant achterwege gelaten. Op termijn zou in dit geval alsnog tot uitbreiding moeten worden overgegaan.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

	Kosten	Doorstroming	Verkeersveiligheid	Ruimtelijke ingreep	Toekomst -vast	Totaal
Alternatief C	0	-	0	0	-	-



Alternatief D, het laatste alternatief, is een bustunnel en een viaduct voor autoverkeer over het spoor. Fietsverkeer wordt omgeleid via een fietstunnel aan de Peizerweg. Weliswaar is deze kruising ongelijkvloers en veilig, maar staan de kosten niet in verhouding tot de bestuurlijke voorkeursvariant.

Deze variant splitst de verkeersstromen op drie niveaus: ondergronds, op maaiveld en op hoogte en kent drie kostbare kunstwerken: een bustunnel, een autoviaduct en een fietstunnel aan de Peizerweg. Uitbreidingsmogelijkheden voor het spoor zijn uitgesloten door de aanleg van op- en afritten voor het viaduct. Het fietsverkeer op de Paterswoldseweg (ruim 10.000 fietsen per dag) wordt blijvend omgeleid. De meerkosten zijn hoog, de ruimtelijke ingreep is het grootst van alle alternatieven, de doorstroming verslechtert voor fietsers en de oplossing is niet toekomstvast.

	Kosten	Doorstroming	Verkeersveiligheid	Ruimtelijke ingreep	Toekomst -vast	Totaal
Alternatief D	-	-	+	-	-	-



Weging alternatieven

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

De nauwkeurige bestudering van de alternatieven van het Tunnel Overleg Laanhuizen leert ons dat elk alternatief kostbaarder, ingewikkelder, onveiliger of minder toekomstvast is dan de bestuurlijke voorkeursvariant die nu ter besluitvorming aan u voorligt. Onderstaande matrix maakt dit inzichtelijk. Alle alternatieven komen in totaal "in de min" uit.

	Kosten	Doorstroming	Verkeersveiligheid	Ruimtelijke ingreep	Toekomst -vast	Totaal
Alternatief A	-	-	-	-	0	-
Alternatief B	-	-	0	-	-	-
Alternatief C	0	-	0	0	-	-
Alternatief D	-	-	+	-	-	-

We gaan met de tunnel niet over één nacht ijs. De voordracht van de bestuurlijke voorkeursvariant (genaamd 11B+) is het resultaat van vier jaar planstudie, onderzoek, participatie, verkeerssimulatie en ontwerp.

Zwaarwegend zijn voor ons college de stedelijke belangen. Wij willen een verkeersveilige, toekomstvast oplossing voor deze spoorwegovergang waarbij maximaal aandacht is besteed aan de leefbaarheid, sociale veiligheid en bereikbaarheid van de stad.

Met de bestuurlijke voorkeursvariant is naar ons oordeel op al deze punten het maximaal haalbare bereikt.

Om alle betrokkenen te informeren is in juni 2014 een publieksbrochure bij de ca. 6500 huishoudens in de aanliggende vier wijken verspreid. De reacties die we op deze brochure hebben gekregen, zijn in de inspraakrapportage opgenomen. In de – bij de stukken gevoegde- inspraakrapportage wordt uitgebreid aangegeven welke participatie heeft plaatsgevonden.

Financiële consequenties

De financiële dekking voor realisatie van de tunnel en alle overige fysieke maatregelen van ESGL komt uit het Regionaal Specifiek Pakket (RSP).

Voor de realisatie van het ontwerp is een taakstellend budget van € 27.75 mln. excl. BTW beschikbaar. Een globale raming van de kosten laat een relatief kleine overschrijding zien van het budget. Het definitieve ontwerp en dus ook de definitieve raming moeten nog worden gemaakt. Uitgangspunt hierbij is dat het beschikbare budget taakstellend is. Wij gaan ervan uit dat dit een realistische opgave is.

Meer informatie hierover vindt u in de "ontwerpnota" van ProRail. Deze is bij de stukken gevoegd. Het budget wordt door de provincie aan ProRail ter beschikking gesteld. ProRail is verantwoordelijk voor de realisatie van het project binnen het budget. Er zijn geen gemeentelijke middelen -anders dan plankosten- met het project gemoeid.

De gemeentelijke plankosten 2014 voor de tunnel Paterswoldseweg zijn geraamd op € 250.000,-. De kosten zijn als volgt gedekt:

- in de begroting 2013 is vanuit "middelen extra beleid" een bedrag beschikbaar gesteld voor interne plankosten. Voor de tunnel Paterswoldseweg (overwegen spoor) heeft uw raad een krediet van € 100.000,- beschikbaar gesteld en toegevoegd aan het project HOV-as. Van dit bedrag resteert op 1 januari 2014 nog de helft;
- bij de gemeenteranking 2013 heeft uw raad een bedrag van € 100.000,- beschikbaar gesteld voor de tunnel Paterswoldseweg. We stellen nu voor een krediet beschikbaar te stellen van € 100.000,- en toe te voegen aan het project HOV-as. Het totale krediet voor de HOV-as komt daarmee uit op € 14.200.000,-;
- De resterende kosten worden voorgefinancierd uit het beschikbare krediet voor de HOV-as. In 2015 komt nog een bedrag van € 100.000,- beschikbaar voor interne plankosten.

Omdat de projecten HOV-as en Tunnel Paterswoldseweg nauw met elkaar verweven zijn, zijn de plankosten van de tunnel onderdeel van het project HOV-as. De uren/kosten worden wel apart geadmineistreerd.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Begrotingswijziging

Begrotingswijziging voor investeringskrediet

Plankosten tunnel Paterswoldseweg

Betrokken vakdirectie(s)	Ontwikkeling & Uitvoering
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2014

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.2 Openbaar vervoer	100	100	0
Totalen begrotingswijziging	100	100	0

Overige consequenties

Veel gebruikers zijn gebaat bij de aanleg van de tunnel. In de eerste plaats wordt de spoor- en verkeersveiligheid met de tunnel verbeterd omdat er geen spoorwegovergang meer is. Geen spoorwegovergang betekent geen wachttijden. Dit geldt zeker voor de ca. 10.000 fietsers die er dagelijks gebruik van maken. Maar ook voor het autoverkeer verbetert de doorstroming.

Omdat de HOV-as 3e fase -op het dek van de tunnel- langs het spoor wordt gelegd, hoeven de ca. 550 bussen per dag niet meer om te rijden via de huidige route: Paterswoldseweg, Parkweg en het Emmaviaduct. Hierdoor wordt het woon- en leefklimaat voor bewoners en scholen langs de route sterk verbeterd. Een bijkomend gevolg van de bus langs het spoor is dat straks een busrit vanaf het transferium Hoogkerk naar het Hoofdstation in ca. 8 minuten kan worden afgelegd.

Het aantal bussen langs de Paterswoldseweg en Parkweg neemt sterk af waardoor ook de wachttijd voor het overige verkeer bij de verkeerslichten afneemt (bussen hebben bij de verkeerslichten voorrang). Dit bevordert de doorstroming op de twee wegen. De directe aansluiting Koeriersterweg – Paterswoldseweg vervalt vanwege de tunnel. In de nieuwe situatie wordt de route iets langer omdat de route over het tunneldek loopt en via de Stephensonstraat op de Paterswoldseweg aansluit.

Vervolg

Op 6 juni 2014 heeft de stuurgroep ingestemd met de voorkeursvariant 11B+ voor de Tunnel Paterswoldseweg.

De officiële (rijks)procedure voor de ESGL – waarvan de tunnel deel uitmaakt – verloopt via de tracéwet. De verwachting is dat in het voorjaar van 2015 het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) inclusief tunnelontwerp zal worden gepubliceerd. In dit kader organiseren de betrokken partijen binnen het project ESGL, twee informatiebijeenkomsten. Schriftelijk kunnen zienswijzen worden ingebracht.

Afhankelijk van de reacties op het OTB wordt bezien of het ontwerp van de tunnel nog moet worden aangepast. De publicatie van het Tracé Besluit (TB) – met daarin het finale ontwerp – is gepland in voorjaar 2016. Op het TB is beroep mogelijk bij de Raad van State. Indien de procedure geen vertraging kent, wordt het werk uitgevoerd in de periode voorjaar 2016 – najaar 2017.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

De Klankbordgroep Noord en de Klankbordgroep Zuid worden betrokken bij de nadere uitwerking van het omgevingsontwerp. Onderwerpen zijn daarbij onder andere de materialisering, aantal bomen/groen, parkeerplaatsen, afspraken tijdens de bouwfase.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



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

Bijlagen

Er zijn 5 bijlagen bij dit voorstel gevoegd:

1. de inspraakrapportage;
2. de ecologische quick scan;
3. de notitie "nut en noodzaak";
4. de ontwerpnota van ProRail;
5. de informatiebrochure.

BIJLAGE 1

Inspiraakrapportage

Ontwerp Tunnel Paterswoldseweg

Groningen 14 juli 2014

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Vooraf

Voorliggende inspraakrapportage Ontwerp Tunnel Paterswoldseweg bestaat uit 3 delen.

Deel 1: Chronologische weergave overleggen. Deze overleggen zijn de openbare bijeenkomsten die over de komst van de tunnel vanaf 2010 hebben plaatsgevonden;

Deel 2: Schriftelijke inspraakbijdragen. Voor de goede orde hebben we de schriftelijke bijdragen die bij ons binnen zijn gekomen bij de inspraakrapportage gevoegd.

Deel 3: Inspraakbijdragen en reactie van B&W. Op basis van deel 1, 2 en 3 hebben wij de inspraak gecategoriseerd en van onze reactie voorzien.

De inspraakrapportage is op grond van de privacywetgeving -waar nodig- geanonimiseerd.

Wij hebben in openbare bijeenkomsten met betrokkenen overlegd. Verslagen van deze overleggen zijn op aanvraag in te zien. Wij hebben ook met partijen afzonderlijk gesproken. We memoreren de belangrijkste.

- . Met de bewoners van Paterswoldseweg 84 – 94 hebben meerdere overleggen plaatsgevonden;

- . Met de scholen: De Starter, het Noorderpoortcollege, de van Lieflandschool en het Willem Lodewijkgynasium is 'de Tunnel' besproken;

- . Veelvuldig is overlegd met BAT Niemeijer, COOP en eigenaren van 'de jongerenhuisvesting' (het voormalige kantoorpand van BAT Niemeijer);

- . Met de fietsersbond, adviescommissie Verkeer & Vervoer Groningen, OV-bureau Groningen – Drenthe, Groningen Bereikbaar! en woningcorporatie Nijestee is over de plannen gesproken.

In het raadsvoorstel 'Ontwerp Tunnel Paterswoldseweg' wordt voorgesteld het ontwerp van de tunnel vast te stellen. Daarmee heeft de 'formele inspraak' van de gemeente zijn beslag gekregen. Wat ons betreft is daarmee geen eind gekomen aan het overleg met betrokkenen. Wij willen graag met iedereen -die over de nadere uitwerking van het ontwerp met ons wil meedenken- in gesprek blijven. Wij zullen daartoe het initiatief nemen. Behalve bij de inspraak van de gemeente kunnen belanghebbenden hun zienswijzen kenbaar maken bij de procedure van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB). Wij verwachten dat deze in het voorjaar van 2015 zal starten.

Groningen, juli 2014

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Deel 1: Chronologische weergave overleggen

Op **19 en 21 oktober 2010** zijn twee informatiebijeenkomsten over de spoorlijn Groningen-Heerenveen gehouden. Daarbij is nadrukkelijk aandacht besteed aan de Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden waarbij mogelijke maatregelen op en rondom spoorwegovergangen aan de orde zijn geweest. Destijds is onder andere aangegeven dat wij er vanuit gaan dat de spoorlijn niet gelijkvloers het onderliggende wegennet mag kruisen.

De informatiebijeenkomsten zijn gehouden in het Willem Lodewijk Gymnasium in Groningen en in Hoogkerk. De wijkorganisaties van de betrokken buurten zijn per brief uitgenodigd, in de Gezinsbode heeft een advertentie gestaan. De notulen van deze bijeenkomsten zijn na afloop op de website van de Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk en op de website van de Westerkrant geplaatst.

Op **28 maart 2011** heeft in Hoogkerk een vervolgoverleg op deze twee plaatsgevonden. Hiervoor zijn alle aanwezigen van de bijeenkomsten van 19 en 21 oktober schriftelijk uitgenodigd. Ook alle betrokken wijkorganisaties zijn schriftelijk uitgenodigd en in de Gezinsbode is een advertentie gestaan. Net als bij de eerdere bijeenkomsten in oktober 2010 is op deze avond aandacht aan de Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden besteed. Ook is aangegeven dat de overweg Paterswoldseweg mogelijk ongelijkvloers moet worden gemaakt.

Op **3 juli 2012** is in Hoogkerk een (met Groningen gecombineerde) inloopbijeenkomst gehouden voor het project ESG. Dit was in het kader van de start van de Tracéwetprocedure, om de Nota Reikwijdte en Detailniveau toe te lichten en te vragen om reacties. De betrokken wijkraden zijn uitgenodigd; iedere inwoner kon op 'de Nota' reageren via internet. De Nota kon ingezien worden in de provinciehuizen en bij de betreffende gemeenten. De aankondigingen hiervoor hebben in de regionale kranten gestaan (o.a. Gezinsbode). Een impressie van de tunnel uit het rapport van Zuidema heeft tijdens de inloopbijeenkomst in Hoogkerk aan de muur gehangen.

Op **17 oktober 2012** is het Vier Wijkenoverleg (Badstratenbuurt, Zeeheldenbuurt, Laanhuizen, Grunobuurt) door gemeente en ProRail uitgebreid geïnformeerd over 'de laatste stand van zaken'. Er is gesproken over de (planning van de) ondertunneling van de Paterswoldseweg en over de gevolgen die hij kan hebben voor de ontsluiting van Laanhuizen en voor bedrijven en winkels in de omgeving. ProRail heeft aangegeven het projectmanagement bij de tunnel te gaan voeren. Voor informatie kan het Vierwijkenoverleg vanaf nu bij een vast contactpersoon van ProRail terecht.

Op **13 maart 2013** heeft de gemeente Groningen in het Vierwijkenoverleg informatie gegeven over de ondertunneling van de Paterswoldseweg en over de HOV-as West 3^e fase. Toegezegd is dat zodra studies voor de tunnel Paterswoldseweg zijn afgerond, en er schetsen zijn, het Vierwijkenoverleg wordt geïnformeerd.

Op **10 oktober 2013** hebben we COOP Badstratenbuurt en BAT Niemeijer geïnformeerd. Beide partijen hebben aangegeven mee te willen denken in het proces. Het goed kunnen blijven bevoorraden van hun ondernemingen is door partijen als cruciaal omschreven.

Op **16 oktober 2013** geeft ProRail bij het Vier Wijkenoverleg een PowerPoint-presentatie over de 'tunnel Paterswoldseweg'. Er worden twee varianten getoond: de 'smalle' en de 'brede'. De mogelijke consequenties van de tunnel voor de aanliggende bebouwing en voor de ontsluitingen voor de wijken worden in beeld gebracht. Er wordt afgesproken dat op 13 november 2013 alle bewoners van de vier betrokken wijken worden uitgenodigd voor een informatieavond.

Op **13 november 2013** is een informatieavond gehouden voor de bewoners van de vier buurten. Aan alle adressen van deze wijken zijn voor deze avond uitnodigingen verstuurd. De opkomst was meer dan 100 personen.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

ProRail heeft aan de hand van een uitgebreide Power Pointpresentatie informatie gegeven over het waarom van de tunnel en over hoe de ondertunneling van de Paterswoldseweg er uit kan komen te zien. Tijdens de avond bleek er veel behoefte te zijn dieper in te gaan op 'nut en noodzaak' van de tunnel en over de gevolgen voor de bereikbaarheid van de omliggende wijken. Afgesproken is voor de Badstratenbuurt met direct betrokkenen te overleggen over het onderwerp 'bereikbaarheid'. Op de avond hebben zich ca. 30 personen voor een klankbordgroep (KBG) opgegeven. Afgesproken is met deze groep periodiek te overleggen.

Op **13 januari 2014** is de eerste bijeenkomst van de klankbordgroep Paterswoldseweg. Op deze avond zijn de aanleiding voor de tunnel, planning en procedures, ruimte voor inspraak en nader te onderzoeken onderwerpen met elkaar besproken.

Op **28 januari 2014** is de tweede bijeenkomst van de klankbordgroep. Met een PowerPointpresentatie is een uitgebreide toelichting gegeven op de consequenties van de tunnel voor het 'noordelijk' deel (vooral Badstratenbuurt) en het 'zuidelijk' deel (Laanhuizen en Grunobuurt). Door aanwezigen wordt op deze avond herhaaldelijk 'nut en noodzaak' van de tunnel betwist; ook wordt door aanwezigen aangegeven ontevreden te zijn met het participatieproces.

Omdat de projectgroep van Gemeente, Provincie en ProRail het eens is met de bewoners dat de KBG in de huidige vorm niet goed functioneert wordt de KBG gevraagd samen met de projectgroep het proces te bespreken met als doel het participatieproces beter in te richten.

Op **11 februari 2014** is hierover een overleg met een afvaardiging van de klankbordgroep. Er worden nieuwe afspraken gemaakt over de inrichting van het participatieproces voor de komende periode. In deze nieuwe afspraken kunnen alle aanwezigen zich vinden.

Op **18 februari 2014** wordt in het stadhuis ten behoeve van de leden van de raad een presentatie gehouden over 'de Tunnel'. Daarbij zijn 'nut en noodzaak', inhoud, proces, planning en procedure besproken.

Bij de presentatie hebben de aanwezige bewoners en leden van de KBG met de raadsleden en de ambtelijke vertegenwoordiging gediscussieerd over hetgeen in de presentatie naar voren is gekomen.

Op dinsdagavond **4 maart 2014** is een bijeenkomst voor alle bewoners van de vier wijken. Aan ieder adres in de wijken is een uitnodiging verzonden. De opkomst is ca. 200 personen. Door de provincie wordt een uitgebreide toelichting gegeven op 'nut en noodzaak' van de tunnel. Ook schriftelijk is het nut- en noodzaakverhaal verkrijgbaar. Het tweede gedeelte van de avond is een informatiemarkt. Aanwezig zijn onder andere specialisten van ProRail. Indien aanwezigen meer informatie willen hebben over het veiligheidsaspect en het landelijk beleid, kan men hier terecht.

Op **11 maart 2014** heeft de eerste vergadering van de Klankbordgroep 'Zuid' (Grunobuurt en Laanhuizen) plaatsgevonden. Het onderwerp van de avond is het bespreken van ontsluitingsvarianten: langs de HOV-as, via de ventweg langs de Paterswoldseweg of de oostkant van de Koeriersterweg. Na constructief overleg is besloten de ontsluiting van Laanhuizen langs de HOV-as nader uit te werken. Bij aanvang van het overleg heeft een vertegenwoordiger van Tunnel Overleg Laanhuizen (TOL) aan de gemeente en aan ProRail een brief overhandigd. De vertegenwoordiger gaf aan dat TOL niet meer aanwezig zal zijn bij overleggen waar gesproken wordt over de inpassing van de tunnel. TOL blijft 'nut en noodzaak' van de tunnel Paterswoldseweg betwisten.

Op **18 maart 2014** heeft de eerste vergadering van Klankbordgroep Noord plaatsgevonden. Tussen alle betrokken partijen is over alle (ventweg) varianten uitvoering gediscussieerd. Hier is besloten één variant nader uit te werken. Deze variant wordt o.a. door COOP als meest wenselijke beoordeeld.

Op **16 april 2014** vindt een overleg plaats van de gezamenlijke KBG. Er wordt informatie gegeven over wat in de KBG Noord en KBG Zuid aan de orde is geweest. Er worden veel vragen gesteld over

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

de tweede ontsluiting van Laanhuizen: is deze echt nodig?, wat betekent hij voor de doorstroming en verkeersaantallen?

Gemeente zegt toe de volgende keer met de verkeerssimulatie te laten zien wat de verschillende ingrepen als gevolg van de tunnel voor effect hebben.

Op **22 april 2014** is de tweede KBG Noord. Op deze bijeenkomst staan de 'sociale veiligheid' en de 'verkeerssimulatie' centraal. De aanwezigen formuleren de voorwaarden voor de sociale veiligheid. De projectgroep zegt toe de volgende keer hiervan met een uitwerking te komen. Bij de verkeerssimulatie en analyse valt op dat de tunnel niet voor onverwachte en onveilige situaties zorgt.

Op **23 april 2014** is de tweede KBG Zuid. Ook hier staan de 'sociale veiligheid' en de 'verkeerssimulatie' centraal en worden door aanwezigen voorwaarden geformuleerd voor de sociale veiligheid. De tweede ontsluiting voor Laanhuizen levert discussie op. De angst is dat deze (extra) verkeer voor de Grunobuurt oplevert. De projectgroep geeft aan de ontsluiting aan te laten sluiten op het stedenbouwkundig plan van de Grunobuurt. Hij wordt ontworpen als een woonstraat met een 30 km/u regiem waarbij de auto 'te gast' is.

Op **26 mei 2014** is de derde KBG Zuid. Op deze bijeenkomst wordt het meest recente ontwerp van de tunnel getoond door middel van een 3D 'filmpje'. Positieve reacties zijn er over de 'openheid' van de tunnel. Dit komt doordat de kolommen zijn weggehaald en de wanden naar boven schuin oplopen. De vertegenwoordiger van de wijkraad Laanhuizen geeft aan dat het ontwerp voldoet aan de eisen van de buurt.

Op **27 mei 2014** KBG Noord. Ook hier wordt het meest recente ontwerp van de tunnel getoond door middel van een 3D 'filmpje'. De algemene reactie is dat er binnen de opdracht (tunnel voor alle verkeer) het maximale is bereikt. Punten van aandacht zijn: het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen, overlast tijdens de bouw en communicatie met de buurt.

Op **3 juni 2014** vindt het overleg met de gezamenlijke KBG plaats. Ook hier wordt het 3d filmpje vertoond. Veel vragen gaan over de nadere uitwerking. De gemeente geeft aan dat dit de laatste (formele) KBG is. Naar verwachting zal het voorstel over het ontwerp van de tunnel in september in de gemeenteraad komen. De twee klankbordgroepen zullen in september weer door de gemeente worden uitgenodigd. Dan is het 'definitief voorlopig ontwerp' klaar. Zaken als nadere uitwerking, detaillering, materialisering, groen, gras, vormgeving e.d. zijn dan aan de orde.

Deel 2: Schriftelijke inspraakbijdragen

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Het college van burgemeester en wethouders van Groningen
T.a.v. de heer T. Zaal
Ontwerp tunnel Paterswoldseweg
Postbus 7081
9700 JB Groningen

25 juni 2014

79

GEMEENTE GRONINGEN	
Pag. no.	4491136
Ingek.	27 JUNI 2014
Dossier nr.	
Archief	T. Zaal
	PRO

Onderwerp: Bezwaarschrift tegen plannen en het ontwerp tracé besluit ondertunneling Paterswoldseweg te Groningen.

Geachte heer Zaal,

Wij, [redacted], willen hierbij als eigenaar van de jongerenhuisvesting aan de Theodorus Niemeyerstraat 1 bezwaar maken tegen het ontwerp tracé besluit van de ondertunneling van de Paterswoldseweg. Deze ondertunneling is direct voor ons pand gepland. Wij, als eigenaren, zijn daardoor direct belanghebbenden bij deze plannen. Ondanks dat de plannen en het ontwerp nog niet uitgekristalliseerd zijn, verloopt de deadline van bezwaar aantekenen op 27 juni 2014. Om eventuele miscommunicatie uit te sluiten, maken wij hierbij bezwaar tegen de, ons bekende, tekening.

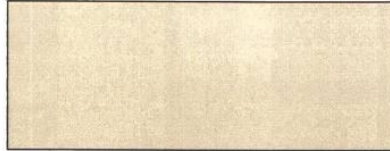
Wij maken bezwaar aangaande onderstaande punten:

- 1) Voor het bevoorraden van de Coop is het noodzakelijk dat de vrachtwagen kan laden en lossen bij het magazijn van de Coop. Om dit magazijn bereikbaar te houden is de gemeente van mening dat er voor het draaien van de vrachtwagen een stuk grond van de jongerenhuisvesting geannexeerd dient te worden. De gemeente heeft daartoe een tekening gemaakt met daarop de draaicirkel zoals de vrachtwagen zou moeten maken om bij het magazijn van de Coop te kunnen komen. Wij zetten onze vraagtekens bij deze theoretische uitwerking. De draaicirkel is onnodig groot ingetekend waardoor er grond gebruikt zou moeten worden van de tuin van ons pand. Onze zeer kwalitatieve "voortuin" zou daardoor tot een minimale afmeting worden gedegradeerd. Aangezien de tekening op geen enkele manier onderbouwd is met feiten en geverifieerde gegevens over draaicirkels van vrachtwagens, maken wij bezwaar tegen deze manier van intekening met de daarbij horende gevolgen voor onze voortuin.
- 2) Naast het pand van de Coop verdwijnen 7 publieke parkeerplaatsen; daar zou immers de vrachtwagen geplaatst moeten worden om te laden en lossen. De gemeente heeft ons laten weten dat er elders in de wijk ruimte gevonden dient te worden voor deze 7 parkeerplaatsen. De gemeente is met ons in onderhandeling gegaan om deze 7 parkeerplaatsen te realiseren op het terrein van ons pand. Wij hebben in meerdere overlegmomenten aangegeven dat wij bereid zijn hiervoor ruimte af te staan in de achtertuin van ons pand. Echter op de tekeningen die wij tot nu toe gezien hebben en toegestuurd hebben gekregen, staan deze parkeerplaatsen op ons voorterrein ingetekend. Ondanks dat de projectgroep heeft aangegeven deze 7 parkeerplaatsen in te tekenen op het achterterrein, hebben wij de aangepaste tekeningen nog niet mogen ontvangen. Met deze situatie kunnen wij dan ook niet akkoord gaan en wij maken bij

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

deze dus ernstig bezwaar tegen de intekening van deze parkeerplaatsen in onze voortuin. (zie folder ondertunneling Paterswoldseweg)

- 3) Volgens de huidige plannen wordt er een tunnelbak onder het huidige spoor gecreëerd recht voor ons pand. Er is nog veel onduidelijkheid over hoe deze tunnelbak eruit komt te zien en wat de impact is op ons uitzicht, met name op de begane grond richting Paterswoldseweg. Ons criterium is dat ons pand goed zichtbaar dient te blijven vanaf deze weg. Wij willen nu vast aangeven dat wij niet akkoord kunnen gaan met een hoge muur voor ons pand.
- 4) Er is nog niet gesproken over eventuele (plan)schade die wij ondervinden door de ondertunneling.



Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Het College van B & W
t.a.v. dhr. T. Zaai; ontwerp tunnel Paterswoldseweg

postbus 7081
9700 JB Groningen

GEMEENTE GRONINGEN	
Pag. no.	4483891
Ingek.	24 JUNI 2014
Dossier nr.	
Archief	T. Zaai
	PRD

Groningen, 21 juni 2014

Geachte Raad,

Na het lezen van de folder "tunnel spoorwegovergang Paterswoldseweg" kwam ik tot de slotsom dat de voetgangers die nu via de Koeriersterweg de wijk uit- of inkomen, een stukje moeten omlopen. Ook de gebruikers van het BAT-parkeerterrein zullen een stukje om moeten lopen. Omdat mensen vaak de kortste weg nemen zal deze niet via de geplande fietsdoorgang tussen Paterswoldseweg en parallelweg verlopen maar via het grasveld tussen de fietsdoorgang en de tunnel (vermoedelijk tussen tunnel en de hoogte van de fietspadaansluiting van de Grunobuurt).

Het lijkt mij dan ook beter een directe verbinding te maken tussen Koeriersterweg en tunnelbak. Misschien kan het via een oplopend pad of via een trap. Je ziet deze trappen ook bij het Heereviaduct bij de afgesloten straten. Ook door deze directe verbinding wordt voorkomen dat wandelaars de brandgang achter de Koeriersterweg gaan gebruiken. Indien de verkeerveiligheid in geding komt omdat fietsers deze verbinding ook gaan gebruiken, moet dit worden voorkomen. Misschien is het mogelijk om de voetgangerssluis in het bouwwerk op te nemen zodat het vandalismeproof wordt gemaakt.

Ook valt het mij op dat de verbindingen van fietspadaansluitingen van de Grunobuurt en Laanhuizen niet op dezelfde hoogte wordt uitgevoerd. Indien mogelijk lijkt mij een fietspadaansluiting zo dicht mogelijk bij de tunnel het beste omdat fietsers ook de snelste route kiezen. Deze route zal ook voor een deel door de fietsende schoolkinderen van het gymnasium in Laanhuizen worden gevolgd.

Met vriendelijke groet,



Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Het college van burgemeester en wethouders van Groningen
T.a.v. de heer Zaal
Ontwerp tunnel Paterswoldseweg
Postbus 7081
9700 JB Groningen

GEMEENTE GRONINGEN	
Pag.no.: 4406734	Routing
Ingek. 25 JUNI 2014	
Dossiernr.	PRO
Archief	T.Zaal

Groningen, 23 juni 2014

Geachte B&W,

Tot dusver heb ik vele avonden bijgewoond om over het ontwerp van de toekomstige tunnel te kunnen praten. In het ontwerp is sprake om een veilig gebied in alle wijken te maken. Het gaat om de wijken Laanhuizen, Grunobuurt, Zeesheldenbuurt en Badstratenbuurt. Laat ik voorop stellen dat ik het een goed idee vind om een tunnel aan te leggen omdat er geen oversteek over het spoor gemaakt hoeft te worden.

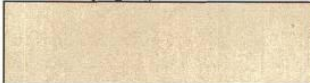
Nu is er een ontwerp aangenomen na vele avonden praten. Ik heb tijdens deze avonden herhaaldelijk aangekaart dat dit niet ten koste mag gaan van de veiligheid in de wijk. Met dit huidige ontwerp ben ik het niet helemaal eens omdat er een weg, ontsluiting, van Laanhuizen naar de Grunobuurt wordt aangelegd. Er komt nogal wat verkeer over deze toekomstige weg en dat het om een behoorlijke vermeerdering van auto's per werkdag gaat. Tijdens deze discussie avonden wordt niet duidelijk of er een circulatieplan gaat gelden in de Grunobuurt zodat het verkeer richting Hoornsiediep, via Parkweg, of via de Paterswoldseweg gaat. Bij het mogelijk besluit om het verkeer via de Hoornsiediep te leiden verandert de Hoornsiediep van rustige straat naar een behoorlijk drukke weg.

Ik hoop dat de gemeente zich bewust is van alle ongelukken die zich rondom de Hoornsiediep afspelen en dan doel ik mede op de Parkweg. In een straat van een paar honderd meter gebeurt regelmatig een ongeluk die soms zeer ernstig aflopen. Ik hoop dat de gemeente de Grunobuurt niet gebruikt om een nieuwe verkeersader aan te leggen. Dit zal te koste gaan van de leefbaarheid en veiligheid en zal tevens de waarde van de huizen en het leefgenot verminderen.

Ik hoop dat u met deze argumenten een bewuste keuze maakt. Deze wijken zijn plezierige om te wonen en hopelijk blijft dat. Daarom verzoek ik nogmaals uw plannen met betrekking tot het ontsluiten van het verkeer van Laanhuizen naar de Grunobuurt grondig te bestuderen en zonodig veilig(er) te maken.

Tot slot wil ik toevoegen dat het bord "woonwijk" begint in de Grunostraat en niet direct vanaf het begin, hoek Parkweg, bij de Hoornsiediep. De maximum snelheid wordt hierdoor vaak over het hoofd gezien. Waarom is dit?

Met vriendelijke groet,



Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Theo Zaal

Van: Harmen Hulzebos
Verzonden: maandag 3 maart 2014 9:35
Aan: Theo Zaal
Onderwerp: FW: tunnel paterswoldseweg

t.k.

Van: noreply@groningen.nl [mailto:noreply@groningen.nl]
Verzonden: zondag 2 maart 2014 18:46
Aan:
Onderwerp: tunnel paterswoldseweg

Onderwerp

tunnel paterswoldseweg

Opmerkingen/vragen over het project

Met groeiende weerzin volg ik de gemeentelijke pogingen de ondertunneling van de Paterswoldseweg aan de omwonenden te verkopen. De tactiek is bekend: bedenken een paar varianten op het thema (een paar tunnelvarianten) en laat daar de burgers wat over meepraten zodat ze het idee hebben inspraak gehad te hebben. Nu dat wat minder succesvol lijkt komt de gemeente met een charme offensief waarbij de werkelijke motieven voor een tunnel duidelijk uit worden:

- een vrije doorgang voor bussen naar het arriva opstelrein (later bushaltes).
- een trein overgang minder.

Het eerste punt begrijp ik hoewel ik het nogal voorbarig vind gezien een mogelijke verandering voor de OV-studenten kaart. Voor zo'n vrije doorgang is echter geen ondertunneling van de Paterswoldseweg nodig maar een ondertunneling voor de busbaan. (er zijn nog meer denkbare oplossingen!)

Het tweede punt is al jaren het beleid van de NS/Prorail: eliminatie van zo mogelijk alle, gelijkvloerse, spoorwegovergangen. Jammer voor de NSers: ze wonen in Nederland (en niet in Zwitserland, België of Engeland).

De oorspronkelijk gebruikte argumenten waren veiligheid en wachttijd. Schijnargumenten waarvan men denkt dat burgers er gevoelig voor zijn. De spoorweg overgang Paterswoldseweg is niet onveilig: de treinen rijden er relatief langzaam en het spoor is goed te overzien. Wat de overgang onveilig maakt is het feit dat door een beroerde afstelling van de bomen je soms lang moet wachten zonder dat er een trein aankomt: wachten willen de mensen wel maar niet als er niets gebeurt! Een "risicoanalyse" (een sterk staaltje ambtenaren prietpraat) zegt dat de overgangen onveilig zijn. Wedden dat elke overgang in een stad in de buurt van een school het predicaat "onveilig" krijgt? Kortom, in Groningen, na deze ondertunneling nog vier overgangen te gaan die ook onveilig zijn. Overigens weet ik vrijwel zeker dat als de ondertunneling van de Paterswoldseweg een feit is, de overgang bij de Peizerweg wordt afgesloten want er is immers een veel veiliger alternatief. Nog drie te gaan! Bij een tunnel wordt, overigens, de onveiligheid van een spoorwegovergang ingeruild voor de, gevoelsmatige, onveiligheid van een tunnel: persoonlijk fiets ik liever over een overweg dan door een tunnel.

Niemand wil graag wachten maar een wachttijd van gemiddeld 30 seconden is nog wel te overleven, lijkt me. Op veel punten in de stad is de wachttijd even lang (nl. zogenaamde kruispunten met verkeerslichten; of gaan we die ook ondertunnelen?)

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Er komt nu ook nog een wat algemener argument naar boven: "Groningen bereikbaar". Zo'n kreet suggereert van alles en je kunt er van alles mee onderbouwen. Het is meteen duidelijk: hier is een mediawetenschapper bezig geweest. Het klinkt mij allemaal een beetje wanhopig in de oren, ambtenaren die hun geliefde tramproject zagen sneuvelen en die toch graag allemaal iets leuks onder handen willen hebben. Een andere veel gehoorde kreet is in dit verband: "de stad is nooit af". Nee inderdaad, een stad is nooit af maar dat betekent nog niet dat er geld over de balk gesmeten moet worden voor idiote projecten.

En idioot is dit project: iedereen kan zien dat er op deze plek niet/nauwelijks ruimte is voor een tunnel (overigens wel voor een bustunnel). Fietzers, wandelaars, auto's en vrachtauto's zullen soms rare en onmogelijke routes moeten nemen omdat er geen ruimte voor ze is. Een truck met oplegger door de Kleine Badstraat naar de laadplaats voor de Co-op: de chauffeur ziet het misschien wel als een leuke uitdaging maar het is idioot.

Er moeten nota bene huizen voor worden afgebroken: waar heb ik dat eerder gehoord? De flat in de Eikenlaan voor de tram?

En dat allemaal voor een aantal NSers die in het verkeerde land geboren zijn?

Een vriend die in de, zo verguisde, olieboorindustrie gewerkt heeft, heeft mij eens uitgelegd dat als ergens idiote beslissingen genomen worden er geld in het spel is. Ik vermoed dat ook hier het projekt uit potjes wordt gefinancierd die anders (bij andere varianten) gesloten blijven. Kan het zijn dat alle partijen die hier in het spel zijn, het gevoel hebben dat ze nu veel minder geld kwijt zijn omdat er anderen mee betalen? Zoiets als bij mensen die, als ze ergens korting krijgen, het gevoel hebben een superdeal gesloten te hebben? Bij mij werkt dat niet zo: waar het geld ook vandaan komt het is mijn belasting geld en ik wil niet dat er onzinnige projecten mee worden bekostigd.

Groningen kent een flinke rij idiote projecten, sommigen (de tram, de kabelbaan) zijn gelukkig tijdig afgeblazen, anderen (de springschans annex openluchtzwembad op het damsterdiep, het forum) zijn doorggegaan. Laten we hopen dat dit idiote plan niet doorgaat!!

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Postbus 622, 9400 AP ASSEN

AANTEKENEN

Het college van burgemeester & wethouders
van Groningen
T.a.v. de heer T. Zaal
Postbus 7081
9700 JB GRONINGEN

VOORAF PER MAIL: theo.zaal@groningen.nl en info@groningen.nl

Assen, 26 juni 2014

Onderwerp : Coöp Lubbers / advies ML/BG - 31021.1

Uw referentie :

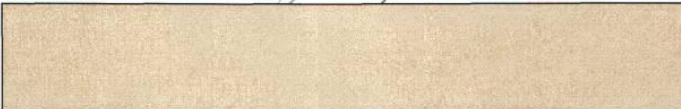
Advocaat : M.B.W. Litjens, Litjens@rein.nl

☎ secretaresse : 0592-377 065



Onderwerp: Inspraakreactie Ontwerp Tunnel spoorwegovergang Paterswoldseweg

Geacht college,



Uit de bekendmaking blijkt dat de reactie kan worden ingediend tot en met 27 JUNI 2014 en dat de inspraakreactie met de reactie daarop van uw college aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd.

Cliënten verzoeken u om ruim voorafgaande aan de betreffende raadsvergadering uw reactie op de onderhavige reactie aan hen toe te zenden.

1.

Cliënten exploiteren de Coop Lubbers supermarkt, gelegen aan de Paterswoldseweg 68-70. Reeds gedurende 17 jaren exploiteren cliënten ter plaatse een supermarkt. Het gaat om een supermarkt met een belangrijke functie voor de Badstratenbuurt en de omliggende wijken. Het primaire verzorgingsgebied is de Badstratenbuurt, Laanhuizen, Grunobuurt en Zeeheldenbuurt. Verder komen de klanten uit de Schildersbuurt, Kostverloren, Corpus den Hoorn en Hoogkerk.

Voor de exploitatie van de supermarkt is behoud van zichtbaarheid en bereikbaarheid van groot belang. In de directe omgeving wonen veel studenten. Deze groep verplaatst zich vooral per fiets en te voet. Behoud van loop- en fietsroutes is dan ook van belang. Ook wordt de supermarkt bezocht

Rein Advocaten & Adviseurs Postbus 622 9400 AP Assen Zwedenlaan 20-22 9403 DE Assen t +31 (0)592 345 188 f +31 (0)592 372 431
mail@rein.nl www.rein.nl Deurenrekening NL54INGB0634666210 BIC INGBNL2A KvK 0140549

Alle werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst van opdracht met Rein Advocaten & Adviseurs een maatschap bestaande uit heren en/of vrouwen. Op de dienstverlening van Rein zijn onze algemene voorwaarden van toepassing, zoals te raadplegen op www.rein.nl. De aansprakelijkheid is beperkt tot het bedrag dat onze aansprakelijkheidsverzekering in het desbetreffende geval uitkeert.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

1

door bewoners uit de omliggende wijken die ook per auto, vaak op weg van werk naar huis, de winkel bezoeken. Een aanzienlijk deel van de klanten betreffen werknemers van de diverse bedrijven en instellingen uit de omgeving (Cascadecomplex, hoofdkantoor KNP, omgeving rond en tussen Martinihal en UMG). De Paterswoldseweg wordt door deze groep gebruikt als doorgaande route van werk naar huis of naar het station.

Naast de supermarkt zijn parkeerplaatsen gelegen en fietsers kunnen hun fiets parkeren aan de voorzijde van de winkel. De Paterswoldseweg heeft een belangrijke functie voor het auto- en fietsverkeer. Door de goede zichtbaarheid vanaf de Paterswoldseweg trekt de supermarkt ook passanten aan.

Klankbordgroep

2.
Cliënten nemen deel aan de klankbordgroep. Cliënten hebben in dat overleg aangegeven dat de bereikbaarheid en zichtbaarheid belangrijk zijn voor de exploitatie en continuïteit van de supermarkt. Verschillende varianten voor de verkeersmaatregelen zijn besproken. Alle besproken varianten zullen nadelige gevolgen hebben voor de zichtbaarheid en bereikbaarheid. De voorkeursvariant, zoals gepresenteerd medio juni 2014, heeft echter de grootste nadelige gevolgen.

Overigens is de termijn die voor de inspraakreactie wordt geboden relatief kort en bovendien korter dan de minimale termijn van 4 weken zoals opgenomen in de Algemene Inspraakverordening Groningen 2005.

Voorkeursvariant en gevolgen Coop Lubbers

3.
Sinds enkele weken is door de Stuurgroep Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden (ESGL) een voorkeursvariant bekend gemaakt. Realisering van deze variant zal zeer nadelige gevolgen hebben voor de zichtbaarheid en bereikbaarheid van de supermarkt. De gevolgen zijn ondermeer de volgende:

- Voor de automobilisten die vanaf de wijk Laanhuizen/Grinobuurt uit de tunnel komen zal de supermarkt in het geheel niet meer zichtbaar zijn. Deze auto's zullen immers pas ter hoogte van de supermarkt op maaiveldhoogte komen. De supermarkt is nu goed zichtbaar vanaf beide zijden en de overzijde;
- Er is een ventweg voorzien tussen de Paterswoldseweg en de voorzijde van de supermarkt. De bevoorrading van de supermarkt zou dan via deze ventweg moeten plaatsvinden. De ventweg zal echter ook worden gebruikt door ander autoverkeer, fietsers en voetgangers. Ook het personeel en de bezoekers van BAT Niemeijer (200 productiemedewerkers en kantoorpersoneel 120 met auto; meer dan 600 verkeersbewegingen) zal via de ventweg van en naar de fabriek worden geleid (tijdens openingsuren van supermarkt vinden er drie shifts plaats);

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

1

- De ingang van de supermarkt is gelegen aan de zijde van de beoogde ventweg. Gevreesd wordt voor een zeer onveilige situatie voor passerend verkeer en bezoekers van de supermarkt. De ruimte tussen de voorgevel van de supermarkt en de tunnel/weg krijgt immers meerdere functies: entree supermarkt, parkeren van fietsen, passerende fietsers, scooters, voetgangers en auto's en vrachtverkeer, terwijl de strook die voor deze functies beschikbaar zal komen relatief smal is (van de zijde van de gemeente zijn nog geen exacte maten verstrekt, mondeling is aangegeven dat de strook ongeveer 7 à 8 meter breed is, maar uit de Informatie op de website kan worden afgeleid dat de afstand van de voorgevel van de supermarkt tot aan de betonnen blok van de spoor/wegvoorziening smaller is dan 7 meter); Een deel van deze weggebruikers zijn ook mensen met kinderwagens en mensen met rollators; Deze kwetsbaardere groep zal gevaarlijke situaties moeilijker kunnen ontwijken;
- Ook het afslaan van het autoverkeer vanaf de Paterswoldseweg richting de Badstratenbuurt zal moeilijker worden gelet op het slechte zicht voor het verkeer dat uit de tunnel komt op de Badstratenbuurt en de hogere snelheid waarmee zal worden gereden. Om in de Kleine Badstraat te komen zal het autoverkeer zodra het uit de tunnel komt direct moeten afslaan. Dit zal een hele lastige opgave worden. De bereikbaarheid van de Badstratenbuurt zal dan ook afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Thans is immers de snelheid op de Paterswoldseweg al relatief laag en is er sprake van een goed overzicht. Het in en uitrijden van de Badstratenbuurt wordt bovendien vergemakkelijkt door de regelmatig gestloten spoorwegovergang. Ook de verkeersveiligheid op de Paterswoldseweg en op de wegen in de Badstratenbuurt en de beoogde ventweg zal afnemen;
- Ook voor fietsers en voetgangers zal de supermarkt moeilijker bereikbaar worden. Zo zullen de voetgangers die afkomstig zijn uit de wijk Laanhuizen (veel klanten van Coop komen uit deze wijk en een deel daarvan zijn ouderen en mensen die slechter ter been zijn) als gevolg van de tunnel en trap/helling aan de overzijde van de overweg (vanuit Coop gezien), vele meters meer moeten afleggen om bij de supermarkt te komen;
- De toegankelijkheid van de winkel zal verslechteren omdat de smalle strook aan de voorzijde van de winkel zal worden gebruikt voor meerdere functies (tweerichtingverkeer voor alle weggebruikers, parkeren en entree winkel). Mede gelet op de verkeersonveilige situatie op de ventweg kan worden verwacht dat klanten en potentiële klanten een alternatief gaan zoeken voor deze supermarkt;
- Verder zullen er parkeerplaatsen verdwijnen en worden verplaatst naar een plek verder van de winkel. Direct naast de winkel zullen naar verwachting ongeveer vier parkeerplaatsen verdwijnen.

Cliënten verwachten als gevolg van de beoogde maatregelen in ieder geval aanzienlijke inkomensschade te zullen lijden zowel tijdelijk (tijdens de werkzaamheden betreffende de aanleg van de ventweg en vervolgens de bouw van de tunnel) als blijvend.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

1

Geen instemming

3.

In publicaties op de website wordt gesuggereerd dat de voorkeursvariant de instemming zou hebben van bewoners en bedrijven. Cliënten merken op dat zij niet de indruk hebben gekregen dat deze variant de instemming heeft van de bewoners van de Badstratenbuurt. Cliënten wensen te benadrukken dat zij niet met de maatregelen zoals nu voorgesteld kunnen instemmen met name omdat de bereikbaarheid en zichtbaarheid van hun bedrijf in aanzienlijke mate zal verslechteren.

Nut en noodzaak?

4.

Cliënten wijzen allereerst op de vraagtekens die kunnen worden geplaatst bij "nut en noodzaak". De busbaan en een intensiever treinverkeer tussen Groningen en Leeuwarden kunnen immers ook worden gerealiseerd zonder de beoogde tunnel voor alle verkeer ter plaatse van de overweg Paterswoldseweg. Verder is met name gewezen op de overwegveiligheid en de doorstroming van het wegverkeer. Weliswaar zal de overwegveiligheid ter plaatse toenemen, maar de verkeersveiligheid in de directe nabijheid van de monding van de tunnel en in de Badstratenbuurt zal verslechteren. Van veiligheidswinst lijkt dan ook geen sprake. Ook zal de tunnel voor alle verkeer nauwelijks bijdragen aan een betere doorstroming van het wegverkeer op de Paterswoldseweg.

Overwegveiligheid

In de notitie Nut en noodzaak tunnel Paterswoldseweg wordt de keuze voor een tunnel voor alle verkeer gemotiveerd door de overweg bij de Paterswoldseweg in de huidige situatie als een knelpunt qua overwegveiligheid aan te merken. Cliënten wijzen er echter op dat de praktijk in de afgelopen 30 jaar heeft uitgewezen dat er relatief weinig ernstige ongevallen hebben plaatsgevonden. Dat er thans sprake is van een onveilige situatie is geenszins aangetoond. ProRail gaat in een risicoanalyse van juli 2013 weliswaar uit van een "hoge" risicocategorie, maar onderbouwt dit maar matig (pag. 27 van het rapport Extra sneltrein Groningen - Leeuwarden, Overwegen, Inventarisatie, Risicoanalyse en Verbeteringsvoorstellen van 5 juli 2013).

Cliënten wijzen er voorts op dat de keuze om de Paterswoldseweg ongelijkvloers te maken, geen norm betreft. Dit geldt overigens ook voor de keuze voor een tunnel voor alle verkeer. ProRail heeft er op gewezen dat de overwegveiligheid niet mag verslechteren en dat de risico's moeten worden beheerst, dat de aanvullende maatregelen in het kader van de overwegveiligheid ook in het gebied rond de betreffende overweg kunnen worden gevonden en voorts dat de kosten van de maatregelen in verhouding dienen te staan met de te realiseren veiligheidswinst. Hierbij wordt verwezen naar het hiervoor genoemde rapport van ProRail van 5 juli 2013, pag. 29 en 33 (met verwijzing naar Derde Kadernota Railveiligheid)). Hieruit volgt dat het beleid niet uitgaat van een verplichting tot het ongelijkvloers maken van de overweg.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

1

Bij de derde optie van de voorgestelde maatregelen merkt ProRail (pag. 28 van het rapport) op dat de Pelzerweg en de Paterswoldseweg in elkaars nabijheid liggen en dat één tunnel bij de Pelzerweg of de Paterswoldseweg als voldoende compensatie voor de afname van de veiligheid op beide overwegen kan worden beschouwd. ProRail baseert dit op de Derde Kadernota Railverkeer. In deze nota staat echter dat bij risicotename als gevolg van bijvoorbeeld frequentieverhoging, de betreffende weg- en spoorbeheerders op basis van een risicoanalyse tot mitigatie van de toegenomen onveiligheid komen. Deze mitigatie mag ook in het gebied rond de betreffende overweg worden gevonden, aldus het beleid van het ministerie. Of de uitleg van ProRail wel overeenstemt met de bedoeling van de minister, kan echter worden betwijfeld. Het ligt immers meer voor de hand dat is bedoeld om een afname van de toegenomen onveiligheid per overweg. Dan kunnen de maatregelen bij de overweg Paterswoldseweg niet worden betrokken bij de beoordeling van de situatie bij de overgang Pelzerweg.

Doorstroming wegverkeer Paterswoldseweg

De tunnel voor alle verkeer zal voorts niet leiden tot een betere doorstroming van het verkeer op de Paterswoldseweg. Weliswaar zal het verkeer nu niet meer stilstaan bij de spoorwegovergang nabij de supermarkt van cliënten, maar gelet op de vele verkeerslichten, zal er uiteindelijk nauwelijks sprake zijn van tijdswinst en zal de doorstroming nauwelijks verbeteren. Overigens ligt de stopkans bij de overweg lager dan de stopkans bij de verkeerslichten.

Kosteneffectiviteit

In het Landelijk Verbeterprogramma overwegen en bijbehorend Programmaplan van maart 2014 is ondermeer de volgende passage opgenomen: "De focus in de aanpak hiervan is tot op heden vooral gericht op de spoorkant van de overwegen. Incidenten op overwegen zijn echter niet alleen een specifiek spoorveiligheidsprobleem. Het gaat ook om de veiligheid van weggebruikers en om de doorstroming van zowel weg- als spoorverkeer. Daarbij zijn incidenten op overwegen het gevolg van diverse oorzaken die veelal verband houden met de lokale omgeving van overwegen. De hoogte van het risico op een incident is onder andere afhankelijk van de intensiteit van het wegverkeer, de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie, de inrichting van de omgeving van de overweg en de dichtliggende (sluitingduur van de overwegbomen). Dit beïnvloedt het gedrag van weggebruikers. Het verder reduceren van incidenten op overwegen vereist dan ook een bredere integrale aanpak vanuit veiligheid en doorstroming van zowel trein- als wegverkeer in de ruimtelijke context van een overweg. In veel gevallen bestaat er een te snelle reflex om bij een verbetering van veiligheid of doorstroming van overwegen standaard tot tunnel- of viaductoplossingen te besluiten. Deze oplossingen zijn wel effectief, maar ook duur, hebben grote impact op de directe omgeving en de besluitvorming kost veel tijd. In andere gevallen zijn geen verdere fysieke aanpassingen meer mogelijk en is het nodig om op zoek te gaan naar innovatieve mogelijkheden om nog verbeteringen te realiseren.

Het LVO beoogt een andere en meer integrale aanpak om veiligheid en doorstroming van zo veel mogelijk overwegen te verbeteren. Nog meer dan voorheen is de focus gericht op kosteneffectieve

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

1

keuzes door zowel lenM als decentrale overheden. Het is de uitdaging om dit samen met betrokken partijen te realiseren." Zie pagina 9-10 van het Programmaplan Landelijk Verbeterprogramma Overwegen van maart 2014.

Kennelijk is dit nieuw beleid. De besluitvorming van de tunnel is nog in een beginfase en deze aspecten zullen nog uitgebreid aan de orde kunnen komen in het vervolgtraject. De gemeente zou echter kunnen bevorderen dat er een heroverweging plaats vindt en dat de kosteneffectiviteit met in achtname van de hiervoor genoemde passage opnieuw wordt beoordeeld. Daarbij zouden ook andere maatregelen nader kunnen worden onderzocht zoals verkorting van de dichtlijgtijden en verdiepte aanleg van het spoor.

Clënten concluderen dat in ieder geval de noodzaak van de voorgestelde tunnel voor alle verkeer niet is aangetoond.

Verantwoordelijkheid gemeente

5.

Bij het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden zijn verschillende partijen betrokken. De verantwoordelijkheid voor de gemeente is in het klankbordgroepoverleg van de zijde van de gemeente als volgt verwoord: de gemeente Groningen is verantwoordelijk voor het op een juiste manier inpassen van de tunnel in de stad en de communicatie hierover naar de bewoners.

Bewoners en bedrijven mogen dan verwachten dat er zorgvuldig wordt gekeken naar de gevolgen van de maatregelen voor wat betreft aspecten als met name verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefmilieu en schade. Tot op heden is er slechts sprake van een summier onderzoek naar enkele aspecten.

Clënten gaan er van uit dat van een juiste manier van inpassen van de tunnel geen sprake is zolang de knelpunten voor de supermarkt en de Badstratenbuurt niet zijn opgelost. Clënten wijzen er voorts op dat Gedeputeerde Staten in de brief van 12 februari 2013 (2013-06088/7/A.11) aan Provinciale Staten in dit kader uitdrukkelijk hebben gewezen op het "waarborgen van een goede ontsluiting van de wijken Laanhuizen en Badstratenbuurt en de bedrijven Niemeijer (tabaksfabriek) en Coop (supermarkt). Ook de zichtbaarheid van de supermarkt speelt daarbij een rol." Nu genoemde aspecten geenszins zijn gewaarborgd moeten clënten constateren dat de gemeente tot op heden niet is geslaagd in haar opdracht.

Zorgvuldig onderzoek ontbreekt

6.

Clënten zijn van mening dat een verantwoorde beslissing door de gemeente niet kan worden genomen zonder een zorgvuldige analyse van de huidige situatie en de beoogde situatie. Tot heden is er geen sprake van een degelijk onderzoeksrapport betreffende de verkeersveiligheid bij de monding van de tunnel en bij en in de aangrenzende wijken. Ook een schadevergoedingsonderzoek

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

1

ontbreekt. Tot heden is voor cliënten volstrekt onduidelijk gebleven of de schade die zij verwachten te lijden zal worden vergoed en door wie en welke regels daarop van toepassing zijn. Van de zijde van de gemeente en ProRail is daarover geen duidelijkheid verschaft. Er is dan ook grote onzekerheid over de continuïteit van het bedrijf. Genoemde onderzoeken zijn noodzakelijk voor een zorgvuldige afweging van belangen en kosten bij de keuze van de maatregelen. Bovendien zal het de acceptatie kunnen vergroten.

Alternatieven

7.
Cliënten wijzen er verder op dat door de groep TOL alternatieven zijn aangedragen waarin treinen en bussen door een tunnel gaan in plaats van auto's, fietsers en voetgangers. Deze varianten zijn voor wat betreft de leefbaarheid voor de wijk en de verkeersveiligheid in en bij de Badstratenbuurt te verkiezen boven de voorkeursvariant. Deze zijn weliswaar door de ESG niet nader onderzocht, maar de betrokken wethouder, de heer P. de Rook, heeft in de raadsvergadering van 28 mei 2014 uitdrukkelijk toegezegd, dat ook deze varianten zullen worden betrokken in het raadsvoorstel. De gevolgen van deze varianten zijn voor cliënten minder ingrijpend dan de voorkeursvariant. Cliënten verzoeken uw college dan ook om deze varianten mee te nemen in het raadsvoorstel.

Een ander alternatief is een trein en busverbinding (HOV-as) over een trein-/busbrug dan wel een viaduct. Een dergelijk alternatief is veel minder belastend voor de omgeving als een tunnel voor auto's, fietsers en voetgangers. Ook de zichtbaarheid van de supermarkt zal in die situatie niet zodanig verslechteren als bij realisering van de voorkeursvariant.

Conclusie

8.
Gelet op het bovenstaande verzoeken cliënten aan de gemeenteraad het volgende voor te leggen:

- I
De keuze voor een tunnel voor alle verkeer te heroverwegen en alsnog af te zien van genoemde voorkeursvariant;
- II
Bij de ruimtelijke inpassing van eventuele andere maatregelen te waarborgen dat de zichtbaarheid en bereikbaarheid van de supermarkt niet vermindert en dat de leefbaarheid van de Badstratenbuurt wordt behouden.
- III
Te bevorderen dat aan cliënten duidelijkheid wordt gegeven over de schadevergoedingsmogelijkheden indien en voor zover de raad al zou instemmen met de tunnel.

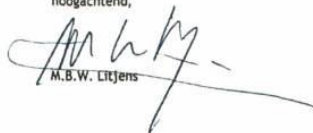
Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

1

Clënten behouden zich het recht voor tot aanvulling en/of wijziging van de reactie.

In afwachting van uw berichten,

hoogachtend,


M.B.W. Litjens

Rein Advocaten & Adviseurs

8

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg



Postbus 1061, 9701 BB Groningen
groningen@fietzersbond.nl

Onderwerp: Ondertunneling Paterswoldseweg

Groningen, 10-02-2014

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen

Geacht college,

Wij, Fietzersbond afdeling Groningen, hebben in Dagblad v/h Noorden van 28-01-2014 kennis genomen van het voornemen om de Paterswoldseweg met een tunnel onder het spoor Groningen-Leeuwarden en Groningen-Roodeschool/Delfzijl door te leiden.

Wij vragen in deze om bij de keuze en verdere planvorming te kiezen voor een ontwerp/uitvoering dat door alle belanghebbenden en toekomstige gebruikers wordt gedragen!

Betreffende fietsverkeer:

- dient een tunnel te worden gekozen waarbij ter weerszijden van de rijweg een vrij liggend fietspad van voldoende breedte aanwezig is, e.e.a. afgestemd op de daar aanwezige spitsuurintensiteit. Dit zal resulteren in een ca. 3 meter breed fietspad. Motivatie: Bij alleen een in twee richtingen berijdbaar fietspad aan oostzijde moeten de fietsers in zuidelijke richting dan altijd 2 x de Paterswoldseweg oversteken. Dit bevordert geen veilig en vlot fietsverkeer. Er zullen om deze fietsoversteek veilig te maken verkeerslichten nodig zijn. En deze verkeerslichten werken vertragend op de doorstroming van het autoverkeer op de Paterswoldseweg!
- de fietsinfrastructuur c.a., die ten gevolge van de aanleg van deze tunnel aangepast moet worden, zodanig uit te voeren dat te allen tijde veilig en vlot fietsverkeer gegarandeerd is. Hierbij extra aandacht te schenken aan drukke fietsroutes. O.a. de route van en naar het station vanuit zuidelijke richting.

Met vriendelijke groet,

namens de Fietzersbond afdeling Groningen,



CC: Gemeenteraad Groningen

CC: ProRail

cc: Dagblad v/h Noorden

Fietstunnel Marwijkseweg!

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Nijestee i

College van B&W gemeente Groningen
Postbus 20001
9700 PB GRONINGEN

GEMEENTE GRONINGEN	
Pag. no. 4265483	Routing
Ingek. 18 MAART 2014	
Dossier nr. Ro/PRO 112	
Archief	

Datum 17 maart 2014
Oms kenmerk Grunobuurt
Onderwerp gevolgen onder tunneling spoor Paterswoldseweg

Geacht College,

Nijestee is geïnformeerd over het voornemen om de Paterswoldseweg in een tunnel onder het spoor te leggen. De gemeentelijk projectleider, de heer Zaal, heeft ons de context en de mogelijke consequenties uiteengezet. Daarnaast neemt Nijestee actief deel in het overleg met de buurten, dat u met de Provincie en Prorail hebt georganiseerd. Het mag duidelijk zijn dat wij het onderwerp zeer serieus nemen en oog hebben voor de belangen van onze huidige en toekomstige bewoners in met name de Badstratenbuurt en de Grunobuurt. Juist nu er nog ruimte is voor discussie, willen wij een punt naar voren brengen, dat wat ons betreft onderbelicht blijft.

In één van de modellen wordt voorgesteld autoverkeer van Laanhuizen af te wikkelen via de Grunobuurt.

Zoals u weet vernieuwt Nijestee Grunobuurt Noord. Daar aan voorafgaand hebben vertegenwoordigers van bewoners, gemeente en Nijestee intensief gesproken over en gewerkt aan een nieuw stedenbouwkundig plan. Verkeer was een belangrijk thema. De bewoners waren radicaal tegen buurtvreemd verkeer. Om die reden is één van de bebouwingsvlekken geschrapt als potentiële vestiging voor een school. De stedenbouwkundige verkaveling en het ontwerp van de openbare ruimte is daarnaast geënt op een autoluwe omgeving. De vormgeving is zodanig dat er geen doorgaande straten zijn. In het ontwikkelingsgebied ligt Noord-Zuid een keten van pleintjes, veilig voor spelende kinderen. De inrichting maakt de enkele kruisende automobilist duidelijk te gast te zijn in een speel- en voetgangersgebied.

In onze ogen is een model dat leidt tot buurtvreemd verkeer in de Grunobuurt daarom ondenkbaar. Als het om weinig verkeer zou gaan, dan is een dergelijke verbinding niet nodig en als het om veel verkeer zou gaan, moet je het hoe dan ook niet willen.

Nijestee is verantwoordelijk voor de bebouwing van het gebied, maar ook voor (het ontwerp van) de inrichting conform het stedenbouwkundig plan. Gemeente en Nijestee hebben in mei 2007 hierover een Realiseringsovereenkomst gesloten. We zijn van mening dat het genoemde model strijdig is met de gemaakte afspraak.

Damsterplein 1 Postbus 447 - 9700 AK Groningen
Telefoon (050) 853 35 44 Fax (050) 853 35 00 E-mail info@nijestee.nl
NL34 BNGH 0285104276 KvK 02028204 BTW 803036188

www.nijestee.nl

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Nijestee i

Datum 17 maart 2014
Oms kenmerk College van B&W gemeente Groningen - gevolgen ondertunneling spoor Paterswoldseweg
Pagina 2

We kunnen ons voorstellen, dat door het tijdsverloop de inzet en afspraken aangaande de Grunobuurt enigszins uit beeld zijn geraakt. We hopen hiermee dit weer helder voor het voetlicht te hebben gebracht.

Met vriendelijke groot,

H. Raatjes
Directeur Vastgoed



www.nijestee.nl

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Brunet *advocaten*

College van burgemeester en wethouders
Gemeente Groningen
T.a.v. de heer T. Zaal
Postbus 7081
9700 JB GRONINGEN

GEMEENTE GRONINGEN	
Pag. no. 4506677	Routing
Ingek. 07 JULI 2014	
Dossier nr.	PRO
Archief T. Zaal	

Tevens per e-mail: theo.zaal@groningen.nl; info@groningen.nl

Datum : 4 juli 2014
Inzake : Coop/Groningen
Kenmerk : JHO/JHO 14.0050
Uw ref. :
Doorkiesnr.: 024 - 3810993
E-mail : hoegge@brunet.nl

Geacht college, geachte heer Zaal,

In vervolg op mijn brief van 27 juni jl., bericht ik u namens Coop Vastgoed B.V. en Coop Groothandel B.V. als volgt.

Zoals aangekondigd heeft cliënte een extern bureau onderzoek laten verrichten naar de verwachte omvang van het door haar te lijden nadeel als gevolg van de aanleg van spoortunnel. Een kopie van het uitgevoerde onderzoek doe ik u hierbij (*) toekomen. Namens cliënte verzocht ik u met klem op strikt vertrouwelijke wijze om te gaan met de in deze stukken opgenomen financiële (bedrijfs)gegevens. Deze mogen absoluut niet "in verkeerde handen" komen.

Samengevat volgt uit dit rapport dat tijdens de uitvoering van de werkzaamheden de omzet meer dan halveert. De werkzaamheden beslaan een lange periode van 78 weken. Na afronding van de werkzaamheden zal het langere tijd duren voordat de klanten de winkel van cliënten weer zullen weten te vinden. In zoverre is sprake van een zeker na-ijleffect en zal het naar verwachting ca. 52 weken duren voordat de omzet weer op niveau zal zijn. Een en ander is vertaald in de eveneens bijgevoegde (*) schadeberekening. Voor zover dat nu kan worden overzien zal de schade over de genoemde periode maar liefst € 1.000.000 bedragen. De exacte omvang van de door cliënten geleden schade zal na afloop pas duidelijk zijn.

Bezoekadres
Oranjesingel 53 - 57
6511 NP Nijmegen

Postadres
Postbus 1106
6501 BC Nijmegen

T: (024) 381 09 90
F: (024) 323 22 66
E: info@brunet.nl

KvK-nummer: 09191908
BTW-nummer: 0051.94.957.B.01
www.brunet.nl

IBAN: NL3604053040044-0001-60000000000000000000
Op al onze werkzaamheden zijn onze algemene voorwaarden van toepassing waarin een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen, die op de achterzijde deze staat vermeld

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Brunet *advocaten*

Voor Coop, alsmede haar ondernemer is deze schade niet te dragen. Deze schade dient redelijkerwijs niet ten laste van cliënten te blijven. Cliënten willen over de compensatie van dit nadeel dan ook – mocht definitief besloten worden tot aanleg van de spoortunnel, voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden – sluitende afspraken maken. Zonder dergelijke afspraken is het nadeel niet te dragen en zou de ondernemer ter plaatse het hoofd allicht niet boven water kunnen houden. Dat zou mogelijk leiden tot sluiting van de supermarkt, wat natuurlijk nooit de bedoeling kan zijn.

Het is dus van groot belang dat op korte termijn afspraken gemaakt zullen worden over de compensatie van het door cliënten te lijden nadeel. Verder schijnt het mij toe dat het te compenseren nadeel voor de raad een factor is om rekening mee te houden in verband met de vraag of de bestaande plannen financieel wel uitvoerbaar zijn.

Cliënten gaan daarover graag de dialoog met u aan.

Graag van u vernemend,

met vriendelijke groet,



J.P. Toege

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Brunet advocaten

College van burgemeester en wethouders
Gemeente Groningen
T.a.v. de heer T. Zaal
Postbus 7081
9700 JB GRONINGEN

GEMEENTE GRONINGEN	
Pag. no.	4493274
Ingek.	30 JUNI 2014
Dossiernr.	
Archief	T. Zaal

Tevens per e-mail: theo.zaam@groningen.nl en info@groningen.nl

Datum : 27 juni 2014
Inzake : Coop/Groningen
Kenmerk : JHO/JHO 14.0050
Uw ref. :
Doorkiesnr.: 024 - 3810993
E-mail : hoegee@brunet.nl

Geacht college,

Namens Coop Vastgoed B.V. en Coop Groothandel B.V., beide gevestigd te Velp (Gld.), te dezer zake domicilie kiezende op mijn kantoor, vraag ik uw aandacht voor het volgende.

In verband met de mogelijke aanleg van een tunnel bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg bereidt uw college thans een raadsvoorstel voor dat naar verwachting medio september 2014 in de raadscommissie zal worden behandeld. Betrokkenen zijn in de gelegenheid gesteld om op het ontwerp hun visie te geven.

De belangen van cliënten zijn rechtstreeks betrokken bij het onderhavige besluit. Coop Vastgoed B.V. is de verhuurder van het winkelpand en Coop Groothandel B.V. is de leverancier van de supermarkt.

Vanzelfsprekend hebben mijn cliënten kennis genomen van de door de ondernemer (Coop Lubbers) ingediende reactie. Cliënten kunnen zich in de gegeven zienswijze goed vinden.

Door Coop Lubbers wordt terecht aangegeven dat van gemeentewege geen onderzoek is gedaan naar de als gevolg van de aanleg van de tunnel (zowel in de uitvoeringsfase als in de definitieve situatie) optredende schade. Daarnaast is onduidelijk of en door wie deze schade zal worden vergoed.

Bezoekadres
Oranjesingel 53 - 57
6511 NP Nijmegen

Postadres
Postbus 1106
6501 BC Nijmegen

T: (024) 381 09 90
F: (024) 323 22 66
E: info@brunet.nl

KvK-nummer: 09191908
BTW-nummer: 0051.94.957.8.01
www.brunet.nl

IBAN: NL238624044000040 - BIC: ABNANL2A - i.v.m. Stichting Betreft Derden/geden Brunet advocaten
Op al onze websites hebben wij onze algemene voorwaarden van toepassing waarin een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen, die op de achterzijde dikke staat vermeld.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Brunet *advocaten*

Gezien de regierol die uw gemeente in dit planproces heeft, is het in de optiek van cliënten onontbeerlijk dat – voordat een besluit kan worden genomen over de voorgenomen aanpassingen – eerst inzicht bestaat in de gevolgen die dit besluit zal hebben voor cliënten en Coop Lubbers.

Om die reden hebben cliënten een onderzoeksbureau opdracht gegeven de gevolgen van de realisatie van de tunnel voor cliënten en Coop Lubbers in kaart te brengen. Dit onderzoek is thans vrijwel gereed, maar kan ik u niet toesturen binnen de door u aangegeven termijn. Wel kan ik nu al aangeven dat de financiële gevolgen voor de bedrijfsvoering van cliënten zeer aanzienlijk zijn en dat zij daarvoor gecompenseerd moeten worden. Juist om die reden is het voor de raad (maar ook voor uw college) noodzakelijk dat inzicht bestaat in deze kosten om een afgewogen besluit te kunnen nemen.

Zodra dit onderzoek gereed is, zal ik u daarvan afschrift doen toekomen, met het uitdrukkelijk verzoek dit te betrekken bij het door u op te stellen inspraakrapport. Ik verwacht u deze stukken in de loop van de komende week te kunnen aanreiken.

Hoogachtend,


J.P. Hoegee

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg



Aan het College van B&W
t.a.v. de heer T. Zaai
Ontwerp tunnel Paterswoldseweg
Postbus 7061
9701 JB Groningen

Betreft: ondertunneling spoorwegovergang Paterswoldseweg

Groningen, 18 juni 2014

GEMEENTE GRONINGEN	
Reg.no. 4476632	Routing
Ingek. 19 JUNI 2014	
Dossier	PRO
Archief	T. Zaai

Geacht college,

Op 16 oktober 2013 zijn de buurtorganisaties van Laanhuizen en de Zeehelden-, Badstraten- en Grunobuurt geïnformeerd door ProRail en de gemeente Groningen over de voorgenomen ondertunneling van de spoorwegovergang Paterswoldseweg.

Bij die gelegenheid hebben deze organisaties er op aangedrongen om ook de bewoners van deze buurten te informeren over deze plannen in een algemene bijeenkomst.

Deze bijeenkomst vond plaats op 13 november 2013. Bij die gelegenheid is besloten tot het instellen van een klankbordgroep waarin iedere belangstellende een plaats kon krijgen. De wijkraad Laanhuizen heeft hiervan gebruik gemaakt. Uitgangspunt daarbij was hetgeen is verwoord in de brief van 12 september 2012 aan uw college.

In de afgelopen maanden is de discussie in de klankbordgroep gevoerd. In de loop van dit proces hebben meerdere bewoners zich verenigd in de groep Tunneloverleg Laanhuizen (TOL). De wijkraad heeft wel een poging gedaan om met deze groep in gesprek te raken, maar dit is op niets uitgelopen. Binnen TOL bestond geen eenduidige opvatting en werd zelfs afstand van de klankbordgroep genomen.

De wijkraad meent dat, hoewel met vallen en opstaan, de werkwijze via de klankbordgroep voldoende ruimte bood om wensen en meningen aan de orde te stellen. Dit leidde er toe dat het concept-ontwerp voor de ondertunneling ingrijpend is bijgesteld overeenkomstig de wensen van de leden van de klankbordgroep.

Voor Laanhuizen lag de nadruk op het handhaven van twee wijkontsluitingen voor autoverkeer. In het gepresenteerde ontwerp wordt de Koeriersterweg parallel aan de busbaan doorgetrokken naar de Grunobuurt. In het stedenbouwkundig concept voor de Grunobuurt wordt het tracé van deze doorgetrokken weg geïntegreerd in het stratenplan. Voor fietsers en voetgangers is ook de bereikbaarheid geregeld.

De wijkraad constateert dat met dit ontwerp de autobereikbaarheid voldoende is gewaarborgd. Overigens spreken wij onze waardering uit dat de buurtorganisatie Grunobuurt en Nijestee met deze oplossing hebben ingestemd.

De presentatie in een 3D model gaf helder inzicht in de beoogde opzet van de tunnel. Naar onze mening kan door de transparantie beter van een onderdoorgang worden gesproken. Uiteraard is nu van belang hoe het definitieve ontwerp er uit komt te zien. Daarbij spelen de kleurstellingen, verlichting en groenaankleding een rol.

Waar nog weinig over bekend is, is het effect van de geluidsproductie als gevolg van de ophoging van de spoorbaan met 75 centimeter. Er zullen mogelijk geluidsschermen worden geplaatst, maar in het gepresenteerde ontwerp was daarvan nog niets te zien.

Stichting Wijkraad Laanhuizen



Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg



Speciale aandacht is nodig voor de woningen Paterswoldseweg/Koeriersterweg. Om scheurvorming en verzakkingen te voorkomen bij de aanleg van de tunnel dienen de werkzaamheden met grote zorg te worden uitgevoerd. In de laatste plenaire klankbordbijeenkomst van 3 juni 2014 is dit ook toegezegd. Voorts zal door een onafhankelijk bureau een nulmeting aan de woningen worden verricht.

Gedurende de tunnelbouw zal in de busbaan een tijdelijk viaduct worden gelegd. Dit viaduct moet circa 2 jaar dienst doen en het is dus van groot belang dat de hinder voor aanwonenden zo gering mogelijk is.

Onze conclusie is dat de huidige fase positief kan worden afgesloten.

Voor de overige genoemde punten hecht de wijkraad Laanhuizen er aan om het overleg met gemeente en ProRail op dezelfde constructieve wijze een vervolg te geven. Graag zien wij bij de besteksvorbereiding en tijdens de uitvoering ook de aannemer hierbij aan tafel. Wij vertrouwen er op dat uw projectmanager de wijkraad hierover zal informeren.

Met vriendelijke groet,

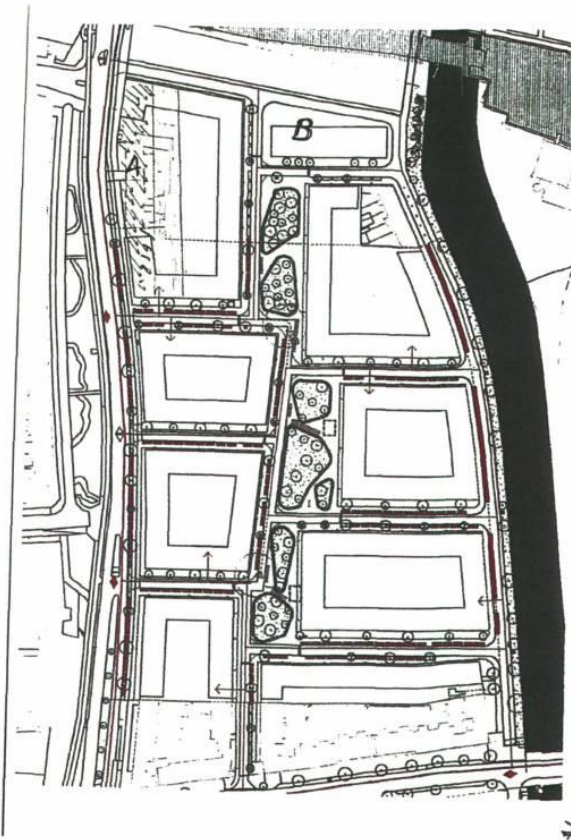


CC: ProRail

Stichting Wijkraad Laanhuizen



Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg



Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Het college van burgemeester en wethouders van Groningen
T.a.v. de heer T. Zaal
Ontwerp Tunnel Paterswoldseweg
Postbus 7081
9700 JB Groningen

GEMEENTE GRONINGEN	
Pag.no: 4493544	Routing
Ingek. 30 JUNI 2014	
Dossiernr.	PRO
Archief	T. Zaal

Groningen, 26 juni 2014

Betreft: Reactie op plannen voor tunnel Paterswoldseweg

Geachte heer Zaal,

De Buurtvereniging Badstratenbuurt en het Buurtinitiatief Tunnel Paterswoldseweg hebben kennisgenomen van de laatste plannen voor een tunnel onder het spoor aan de Paterswoldseweg. De uitkomst lijkt wellicht het best haalbare binnen de gestelde kaders, namelijk dat er een tunnel moet komen voor alle verkeer. Daarmee is echter nog niet vastgesteld dat die kaders juist zijn. Daarnaast hebben wij nog vragen over de recente plannen.

Verkeerstellingen

De plannen voor de tunnel zijn gestoeld op onder meer een risicoanalyse van ProRail. In dit verband wijzen wij u op de rapportage van de verkeerstellingen die eind maart is gepubliceerd. Deze rapportage heeft nieuw licht geworpen op de onderbouwing van de tunnelplannen:

- De risicoanalyse van ProRail is deels gebaseerd op onjuiste cijfers. Dat roept vragen op over de urgentie van de tunnel
- De opvatting van de gemeente en de provincie over het belang van de Paterswoldseweg als autoroute wordt niet onderbouwd door de verkeerstellingen. Dat roept vragen op over het uitgangspunt van een tunnel voor alle verkeer.

Wij hebben hier al eerder vragen over gesteld, daarvoor verwijzen u graag verder naar onze website voor details.

Wij stellen u de volgende vragen:

1. Welke stappen gaat u nemen om de risicoanalyse van ProRail te laten corrigeren aan de nieuwe gegevens van de verkeerstellingen.
2. Wat is de feitelijke onderbouwing van de opvatting van gemeente en provincie over het belang van de Paterswoldseweg als autoroute. Wij herkennen dat belang niet in de op 4 maart gepresenteerde informatie en in de rapportage van de verkeerstellingen.
3. Wat is de feitelijke onderbouwing van de urgentie van de tunnelplannen? Die onderbouwing wordt volgens ons voor een belangrijk deel ondergraven door de rapportage van de verkeerstellingen. Zo gaat het argument van doorstroming niet

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

meer op. Ook de veronderstelde toekomstvastheid vindt hierin geen feitelijke onderbouwing.

Gepresenteerde plannen

De nu gepresenteerde plannen bevatten naar onze mening nog te veel open eindjes, waardoor de impact op de omliggende wijken onvoldoende helder is. Wij benadrukken nog eens dat de onderstaande criteria voor ons leidend zijn en blijven:

- Geen aantasting van het Badhuisplein
- Geen extra autoverkeer door de wijken
- Goede en veilige ontsluiting van de wijken
- Behoud van parkeergelegenheid

Wij zijn nog niet overtuigd dat aan al deze criteria zal kunnen worden voldaan. Zo hebben wij grote twijfels aan de veiligheid van de aansluiting ventweg-Kleine Badstraat-Paterswoldseweg. Met name de hoge snelheden waarmee autoverkeer de tunnel verlaat draagt daaraan bij. Welke maatregelen gaat u nemen om de veiligheid te garanderen, zonder dat de doorstroming van verkeer en de ontsluiting van de wijken in gevaar komen?

Hoewel het al vaak ter sprake kwam hebben wij nog geen goede oplossing gehoord voor het parkeerprobleem dat groter zal worden in de wijken. Wij verwachten dat het aantal parkeerplaatsen, zoals toegezegd, minimaal gelijk blijft.

Het thema geluid is nog niet aan de orde geweest en dat zal pas in september gebeuren. Voor ons is dit een belangrijk thema en wij verwachten dan ook ten minste dat in de nieuwe situatie het geluidsniveau niet zal toenemen.

Op dit moment hebben wij onvoldoende inzicht in de mate van overlast die de werkzaamheden gedurende minimaal anderhalf jaar met zich mee zullen brengen. Wij verwachten dan ook op korte termijn een helder plan van aanpak hoe u zaken als geluidsoverlast, bereikbaarheid, doorstroming en parkeren zult regelen.

Met vriendelijke groet,

Buurtinitiatief Tunnel Paterswoldseweg en Buurtvereniging Badstratenbuurt

Informatie over het buurtinitiatief is te vinden op www.buurtinitiatieftunnel.nl
Een presentatie voor de raadsleden die ons in Januari bezochten is te vinden op:
<http://www.buurtinitiatieftunnel.nl/wp-content/uploads/2014/01/buurtinitiatieftunnel-presentatie-raadsfracties.pdf>
Verhalen over wat leeft in de Badstratenbuurt zijn te vinden op www.badstratenbuurt.nl

De Buurtvereniging Badstratenbuurt steunt het Buurtinitiatief en is te bereiken op voorzitter@badstratenbuurt.nl

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Alternatieven notitie TOL (Tunnel Overleg Laanhuizen)

Als gepresenteerd tijdens overleg tussen Tunnel Overleg Laanhuizen en Projectgroep tunnel spoorwegovergang Paterswoldseweg d.d. 22 mei 2014.

Pagina 1 van 8

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Alternatief A

Een tunnel voor de trein, bus maaiveld, overig verkeer maaiveld

De onderdelen :

A1 - Een tunnel voor de trein.

Uitgangspunt is deze treintunnel (geel) te realiseren op de plek van de huidige sporen, uit te breiden aan de zuidzijde met 1 spoor. (in rode vakken weergegeven)



A2 - Busbaan over het maaiveld.



Pagina 2 van 8

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Uitgangspunt is deze busbaan (rood) te realiseren door de bestaande busbaan recht door te trekken over de Paterswoldseweg, over het Nelf-terrein richting het Hoornse Diep.

A3 - Overig verkeer over het maaiveld

Overig verkeer bestaat uit auto- en fietsverkeer en voetgangers

Het principe idee is een situatie met voorrang voor dit verkeer t.o.v. de bussen die de Paterswoldseweg moeten kruisen.

Omdat er een treintunnel aanwezig is zal er een meer coherente verkeersstroom ontstaan die alleen tijdens de spits intensiever zal zijn.

Autoverkeer : Het creëren van een 30 km/u zone (verkeersdrempels) ingaande ten noorden en zuiden van de busbaan zal bussen voldoende tijd bieden de Paterswoldseweg veilig over te steken. Voor tijdens de spits zouden verkeerslichten overwogen kunnen worden, die de voorrangssituatie tijdelijk omkeren.

Fietsverkeer : Beide fietspaden worden intensief gebruikt maar het moet mogelijk zijn voor bussen deze fietspaden (buiten de spits) veilig over te steken. Voor tijdens de spits zouden verkeerslichten overwogen kunnen worden, die de voorrangssituatie tijdelijk omkeren.

Voetgangers : Voor voetgangers dient het bestaande zebrapad gehandhaafd te blijven, en dient er aan de oostzijde 1 bij worden gemaakt. De aantallen voetgangers tijdens en buiten de spits worden niet dusdanig geacht dat bussen hierdoor beperkt zouden worden. Eventueel stoplichten aanbrengen om deze verkeersstroom tijdens spits in lijn te brengen met de stoplichten van de overige verkeersstromen.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Alternatief B

Een tunnel voor de trein + bus, overig verkeer maaiveld

De onderdelen :

B1 - Een tunnel voor de trein + bus

Uitgangspunt is deze treintunnel (geel) te realiseren op de plek van de huidige sporen, uit te breiden aan de zuidzijde met 1 spoor, in combinatie met een bustunnel (groen), direct ten zuiden van het derde spoor.



B2 - Overig verkeer maaiveld

Overig verkeer bestaat uit auto- en fietsverkeer en voetgangers.

Voor deze verkeersdeelnemers zijn er geen wijzigingen, ze blijven alle op het maaiveld. Op de plaats van het huidige zebrapad over de busbaan zou het trottoir hersteld kunnen worden.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Alternatief C

Trein en bus maaiveld, overig verkeer in verkorte tunnel

De onderdelen :

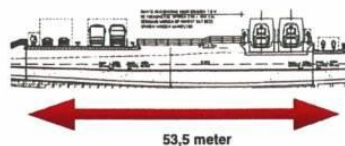
C1 - Trein en bus maaiveld

Uitgangspunt is een verkorte tunnel voor overig verkeer te realiseren, door het tunneldek te minimaliseren. Het tunneldek bestaat uit het deel voor de treinen (geel) op de plek van de huidige sporen, uit te breiden aan de zuidzijde met 1 spoor, en een deel voor de bus (rood), direct ten zuiden van het derde spoor.

Het tunneldek in het door de projectgroep voorgestelde ontwerp is hierbij als uitgangspunt genomen, waarbij alle onnodige zaken zijn verwijderd en een derde spoor is toegevoegd :



Origineel ontwerp :

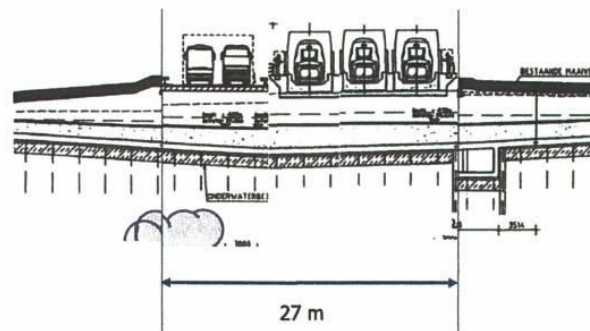


Onnodige zaken verwijderen, toevoegen derde spoor :



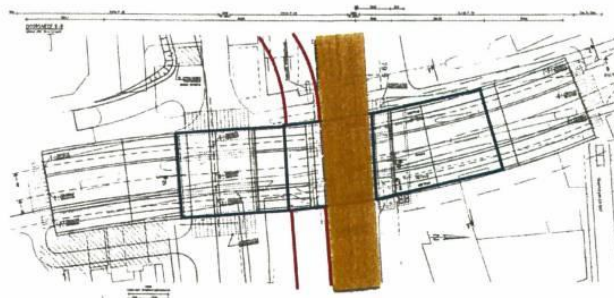
Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Resultaat, verkort ontwerp :



C2 - Overig verkeer in verkorte tunnel

Door het verkorte tunnel ontwerp is de impact op de omgeving een stuk draaglijker. Dit is te zien in de volgende plattegrond :



Pagina 6 van 8

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Alternatief D

Trein maaiveld, een tunnel voor de bus, overig verkeer maaiveld; fietstunnel Peizerweg.

De onderdelen :

D1 - Trein maaiveld.

In principe blijft de situatie voor de trein ongewijzigd, er moet alleen aan de zuidzijde een spoor worden toegevoegd. Spoorwegovergang blijft intact.

D2 - Een tunnel voor de bus

Hiervoor zijn twee opties, nl. ofwel in het verlengde van de huidige busbaan, ofwel direct ten zuiden van de spoorlijnen, als in de alternatieven B en C.



Pagina 7 van 8

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

D3 - Overig verkeer maaiveld

Overig verkeer bestaat uit auto- en fietsverkeer en voetgangers.

Voor deze verkeersdeelnemers zijn er geen wijzigingen, ze blijven alle op het maaiveld. Op de plaats van het huidige zebrapad over de busbaan zou het trottoir hersteld kunnen worden.

Vanzelfsprekend zijn wel maatregelen nodig om gevaarlijke situaties te voorkomen. Dit kan in de vorm van een 30km/u zone, voorrangregels en verkeersspiegels. In het slechtste geval zouden stoplichten geplaatst kunnen worden.

D4 - Fietstunnel Peizerweg

De maatregelen m.b.t. de spoorweg worden ter plaatse van de spoorwegovergang Peizerweg genomen. Fietsroute aan de westzijde van de overgang moet naar de oostzijde worden geleid. Aan de noordzijde is dit reeds aanwezig, er is in de bocht een oversteekplaats. Aan de zuidzijde dient er voor het fietspad van de Peizerweg een andere route te worden gekozen. Hiervoor zijn echter diverse mogelijkheden ten zuiden van de Peizerweg.



Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg



Groningen, 22 juni 2014



College van burgemeester en wethouders van Groningen
T.a.v. de heer T. Zaal
Ontwerp tunnel Paterswoldseweg
Postbus 7081
9700 JB Groningen

Betreft: zienswijze t.a.v. ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Geacht college,

Graag maak ik hierbij van de mogelijkheid gebruik om, als belanghebbende, mijn zienswijze kenbaar te maken betreffende het project *Tunnel spoorwegovergang Paterswoldseweg*. Dat een tunnel de verkozen optie is ter vervanging van de huidige spoorwegovergang is mij volkomen duidelijk. Ik meen u echter ten aanzien van het in de brochure gepresenteerde ontwerp te moeten informeren over de volgende zienswijze. De opsomming is willekeurig.

a. hinder voor autoverkeer;

de aanleg van een tunnel leidt tot een minder onderbroken doorstroom van verkeer. De bestaande 'pauzes' door een gesloten spoorwegovergang in deze vrijwel continue stroom van, voornamelijk fietsers, verdwijnen hierdoor. Dit betekent dat zowel in- als uitgaand autoverkeer, gebruikmakend van de straks enige directe toegang tot Laanhuizen, vaker wordt gehinderd. Gevolg: verkeersopstoppen op de Paterswoldseweg en Verzetstrijderslaan. Nu al ontstaan tijdens openingstijden van de beide scholen in Laanhuizen onveilige situaties van voetgangers en fietsers die wachtende auto's aan beide zijden passeren.

b. verkeersonveiligheid vanwege nieuwe route Grunobuurt;

de voorgestelde compensatie van het wegvallen van de aansluiting Koeriersterweg – Paterswoldseweg is ondoordacht. Het omleiden van autoverkeer door de Grunobuurt vanuit of richting de Parkweg geeft nieuwe knelpunten. Tijdens de spits is vooral de kruising Hoornsdediep/Parkweg onoverzichtelijk. Wachtende automobilisten op het Hoornsdediep moeten een vrijwel constante stroom fietsers en auto's doorsnijden als ze de Parkweg willen oprijden. Daarnaast geeft autoverkeer op de Parkweg hen niet altijd de mogelijkheid, bewust of onbewust, om snel in te voegen.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

c. verplaatsing verkeersdruk binnen Laanhuizen;

met het wegvallen van een directe aansluiting van de Koeriersterweg op de Paterswoldseweg zal verkeer meer gebruik maken van de ventweg en de enige noord-zuid doorsteek in Laanhuizen (Gijzelaarslaan via Illegaliteitslaan en Droppingsveld). Mijn verwachting is dat het autoverkeer vooral via deze doorsteek zal toenemen. Dit terwijl deze doorsteek daar niet voor ingericht is. Vanwege geparkeerde auto's kan slechts van 1 rijbaan tegelijk gebruik gemaakt worden. Daar komt bij dat het veel scholieren komende vanaf het centrum via de Koeriersterweg gebruik maken van de Gijzelaarslaan. Een toename van autoverkeer in beide richtingen op deze laan leidt tot onoverzichtelijk en gevaarlijke situaties. Voor de ventweg wordt geopperd dat tweerichtingsverkeer niet wenselijk is. Bij de veel doorsteek dwars door Laanhuizen echter, met meer en verschillende groepen verkeersdeelnemers, is dit blijkbaar niet onwenselijk.

d. onduidelijkheden t.a.v. aanpak (toename) geluidsoverlast

In de brochure mis ik een toelichting over mogelijke oplossingen ten aanzien van geluidsoverlast. Het plan voorziet in een gedeeltelijke ophoging van het spoorwegtalud. Omdat dit een gevolg is van het voorgestelde ontwerp van de tunnel, wil ik ook hier graag op reageren. Vooropgesteld, dieseltreinen zijn niet ideaal als het gaat om geluids- en milieuoverlast. Mij is ook bekend dat een elektrificatie van de bestaande spoorlijn niet op korte termijn haalbaar is. Mij is wel bekend dat er technische oplossingen bestaan die het geluidsniveau van passerende treinen sterk kunnen beperken. Door het spoorwegtalud te verhogen en het aantal passerende treinen te laten toenemen, verwacht ik op basis van de huidige situatie een toename van geluidsoverlast.

Bovenstaande opmerkingen schetsen knelpunten die onherroepelijk ontstaan bij de uitvoering van het voorgestelde ontwerp. Dit kan anders.

Naar mijn mening kan er wel sprake zijn van behoud van een directe aansluiting van de Koeriersterweg op de Paterswoldseweg. Dit kan door de bestaande aansluiting enkele tientallen meters zuidelijker te verleggen. De ventweg wordt korter, de Koeriersterweg wordt langer.

Dit is mogelijk om de volgende redenen. Door deze aansluiting te behouden vervalt de noodzaak van een ontsluiting via de Grunobuurt. Hierdoor vervalt ook de noodzaak van een extra rijbaan voor auto's over de Paterswoldseweg. Dit betekent dat de tunnel minder lang hoeft te zijn, wat vooral aan de zuidzijde belangrijke terreinwinst oplevert. Deze winst biedt precies de mogelijkheden voor een directe verbinding Koeriersterweg - Paterswoldseweg. Bijkomend voordeel van deze optie is dat ook de kosten van de tunnel omlaag kunnen. Deze kostenbesparing zou bijvoorbeeld aangewend kunnen worden voor de uitvoering van geluidswerende aanpassingen. Aanpassingen die op efficiëntere wijze tijdens het bouwproces zijn te realiseren dan achteraf.

Overigens wordt in de brochure opgemerkt dat een langere wachttijd bij de spoorbomen leidt tot een toename van gevaarlijk gedrag. Naar mijn mening doet de gemeente hiermee haar eigen inwoners te kort. Ik constateer namelijk dat zowel wandelaars, fietsers als automobilisten doorgaans geduldig wachten. Dit wordt onderbouwd door het feit dat het aantal ongelukken bij deze spoorwegovergang het afgelopen jaar niet noemenswaardig was.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Een toename van het aantal treinpassages hoeft niet te leiden tot een evenredige toename van de wachttijd. Het komt geregeld voor dat verkeer wacht voor gesloten spoorbomen, terwijl de trein nog wacht bij het perron. Dit leidt tot ergernis onder de wachtenden. Trouwens, verkeer op bijvoorbeeld de Paterswoldseweg zal gemiddeld langer wachten bij de bestaande verkeerslichten dan de spoorwegovergang. Hiermee wordt naar mijn mening de toegenomen wachttijd door extra treinen per uur overdreven. Efficiëntere aansturing van de spoorbomen kan de huidige wachttijd naar mijn verwachting al reduceren.

Kortom, ik ben van mening dat het plan voor een tunnel op zichzelf een prima oplossing is als het gaat om het verbeteren van de bestaande spoorwegovergang en het afronden van het project *Verlenging busbaan*. Echter, omdat de aanleg van deze tunnel tot nieuwe knelpunten leidt met nadelige effecten voor de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in een groter gebied, wil ik het college graag verzoeken haar visie op de volgende wijzen te herzien – en de raad conform te informeren over de mogelijkheden.

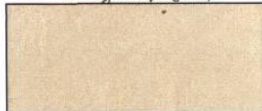
1. Een directe aansluiting van Koeriersterweg op Paterswoldseweg te onderzoeken. Dit door deze verbinding te evalueren op (verbeteringen in) verkeersveiligheid, bereikbaarheid en kostenbesparing ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp;
2. Veranderingen aan het spoortraject te benutten met onderzoek naar gebruik van geluidswerende aanpassingen aan zowel spoormaterieel als infrastructuur. Dit ten einde geluidsoverlast van passerende treinen te beperken;

Inwoners en bezoekers van Groningen zullen het project uiteindelijk beoordelen om verbeteringen in de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid van een groter gebied dan alleen de bestaande spoorwegovergang.

De groep belanghebbenden is breed, de verwachtingen zijn hoog. Gezien de overtuiging van provincie, gemeente en ProRail van de noodzaak en omvang van dit project, zou het spijtig zijn als hier niet aan voldaan zou worden.

In de verwachting hiermee mijn zienswijze voldoende te hebben verduidelijkt.

Met vriendelijke groet,



Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Opmerkingen en alternatief voor ondertunneling Paterswoldseweg variant Grunobuurt

Met lede ogen zien we dat door de ingreep, het maken van een ondertunneling, de Badstratenbuurt onacceptabel wordt getroffen. Niet alleen dat een mooi stukje van deze wijk wordt vernield, maar ook dat er onverantwoord veel verkeer door de wijk komt.

Ook de ontsluiting van Laanhuizen door de Grunobuurt heen is een slechte oplossing. Of er komt een onverantwoord veel verkeer door de wijk of er wordt geen gebruik van gemaakt en zal de Verzetstrijderslaan alle verkeer moeten verwerken.

Allereerst zien een goede onderbouwing waarom deze ingreep noodzakelijk is.

Ten tweede: de extra treinen gaan ook via de overweg bij de Peizerweg. Wordt het daar ook niet onveiliger? Er zijn daar al meer ongelukken gebeurd dan op de Paterswoldseweg.

Alternatief variant Grunobuurt

De ingreep op de Paterswoldseweg moet toekomstbestendig zijn. Dit betekent dat ook alle gevolgen dit moeten zijn. Het moet niet zo zijn dat we over 15 tot 20 jaar zien dat de ingrepen in de wijken, vooral in de Badstratenbuurt, voor niets zijn geweest omdat COOP en/of Niemeyer niet meer op deze plek zitten.

Waarom de oplossing niet zoeken op plekken waar nog ontwikkelt moet worden: Het noorden van de Grunobuurt.

Het voormalig NELF-terrein is reeds van de gemeente, waarom daar niet het parkeerterrein voor Niemeyer realiseren?

Schuif de gebouwenwand van spoor naar Stephensonstraat zoveel op dat er ruimte ontstaat voor ontsluitingsweg voor Laanhuizen.

In de nieuwe wand kunnen dan COOP, Oudenbosch en het Russisch winkeltje weer terugkeren en misschien wel meer winkels. Er boven jongerenhuisvesting.

De ontsluiting voor de bewoners van het voormalig Niemeyer-kantoor zou via de Marwikkade kunnen.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Fiets- en voetgangerstunnels onder overgang Paterswoldseweg in combinatie met fly-over busbaan

Dit plan houdt in:

1. Fiets- en voetgangerstunnels aan beide zijden van Paterswoldseweg
2. Autoverkeer houdt ongelijkvloerse kruising met spoor
3. Busbaan parallel aan spoor met fly-over Paterswoldseweg

Mogelijke voordelen t.o.v. oorspronkelijke ideeën:

- Significante toename veiligheid door scheiding fietsers en voetgangers van treinverkeer
- Fiets- en voetgangerstunnels zijn gemakkelijker in te passen dan tunnel voor overig verkeer, geen problemen met toegang Koeriersterweg en Th. Niemeyerstraat
- Geen vergaande aanpassingen Kleine Badstraat en Badhuisplein
- Geen nieuw aan te leggen ontsluitingsweg voor Laanhuizen door Grunobuurt
- Spoorwegovergang behoudt zijn belangrijke functie als "verkeersregelaar" van autoverkeer (sluisfunctie, te vergelijken met een verkeerslicht) en hierdoor blijven Paterswoldseweg en zijstraten juist veiliger en toegankelijk voor wijkverkeer
- Voor dit doel geen herinrichting of extra verkeerslichten Paterswoldseweg nodig
- Fly-over busbaan zorgt voor goede en veilige doorstroming openbaar vervoer
- Geen noodzaak om huizenblok aan zuidzijde van Paterswoldseweg af te breken
- Minder kosten i.v.m. minder ingrijpende herinrichting
- Kostenbesparing evt. inzetbaar voor veiliger maken van spoorwegovergang en busbaan Peizerweg

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Beste heer Zaal,

hierbij mijn reactie op het ontwerp Tunnel Paterswoldseweg. Het ergste is dat we niet meer via de Roersterweg op de Paterswoldseweg kunnen komen. Het is al heel lastig met de drukte maar het sluiten v/h spoor biedt straks geen "gaten" meer om de weg op te gaan. Mijn advies over de tunnel zelf: maak deze van zoveel mogelijk doorzichtig materiaal, maak deze zo licht mogelijk zodat ook de eenzame vrouwelijke fietser zich nog veilig voelt om alleen in het donker van- en naar de binnenstad te fietsen. Met vriendelijke groet,



PS: helaas even op ongebruikelijk papier.

GEMEENTE GRONINGEN	
Pag.no.: 4513011	Routing
Ingek: 09 JULI 2014	PRO T. Zaal
Dossier:	
Archief	

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 26 juni 2014 8:19

Aan: Theo Zaal

Onderwerp: Reactie folder 'Tunnel spoorwegovergang Paterswoldseweg'

Geachte heer Zaal,

Naar aanleiding van de ontvangen folder van de Gemeente Groningen die onder omwonenden/betrokkenen is verspreid willen wij graag via deze weg reageren. Wegens vakantie zijn wij niet in staat geweest eerder te overleggen en te reageren, vandaar deze mail op de einddatum van inzending.

In overleg met onze advocaat Mw. Frijling van advocatenbureau Plas & Bossinade gaan de bewoners van de panden Paterswoldseweg 92, 92A, 92B & 94A bezwaar indienen tegen de sloop/onteigening van hun bewoonde panden.

In de folder wordt vermeld dat reacties schriftelijk dienen te worden ingestuurd, maar misschien wilt u gezien de einddatum een uitzondering maken? Is dit niet het geval verzoek ik u toch de datum van vandaag als zijnde 'reactie' aan te houden en zal ik een getekende brief alsnog naar u toe laten komen.

Wanneer deze mail door u wel gezien wordt als een formele reactie zien wij hiervan graag een bevestiging.

--

Met vriendelijke groet,
Bewoners

Paterswoldseweg 92B

Paterswoldseweg 92

Paterswoldseweg 92A

Paterswoldseweg 94A

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Deel 3: Inspraakbijdragen en reactie van B&W

Inspraakbijdragen 'Nut en Noodzaak'

1. Inspraakreactie

Het college moet met omwonenden in dialoog gaan over de vraag of een tunnel wel gewenst is in de Paterswoldseweg en of er wellicht betere alternatieven zijn.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Wij hebben ons uiterste best gedaan om met alle betrokkenen in dialoog te gaan over de vraag of een tunnel wel gewenst is. Onze keuze voor een tunnel voor alle verkeer bij de kruising spoorweg – Paterswoldseweg is vooraf gegaan door een zorgvuldig proces van het onderzoeken van alternatieven en overleg met betrokkenen.

Voor een uitgebreide beschrijving hiervan verwijzen we naar de vorige delen van deze inspraakrapportage en de stukken die hierover op de website zijn geplaatst:
gemeente.groningen.nl/badstratenbuurt.

De keuze voor een tunnel is overigens niet alleen een gemeentelijke aangelegenheid. Provincie, het Rijk en ProRail zijn 'partij' in dit proces omdat de tunnel een van de maatregelen is van de Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden (ESGL).

In de stuurgroep ESGL worden besluiten genomen over het totale project. In deze stuurgroep zitten bestuurders van de provincies Groningen en Friesland, gemeenten en ProRail.

In 2013 hebben het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen en het college van B&W van de gemeente Groningen ingestemd met de keuze van de Stuurgroep ESGL voor een tunnel voor alle verkeer bij de Paterswoldseweg.

2. Inspraakreactie

Wij betwisten nut en noodzaak van de tunnel Paterswoldseweg; een goede onderbouwing ontbreekt.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

In de notitie 'Nut en noodzaak tunnel Paterswoldseweg' wordt een uitvoerige onderbouwing van het besluit voor een tunnel gegeven. Deze notitie vindt u op de website. Kijk bij de website onder het kopje 'Meer weten?'.

Kortheidshalve volgt hieronder nog een samenvatting van onze overwegingen bij de keuze voor een tunnel.

ESGL

In 2018 gaat tussen Groningen en Leeuwarden ieder uur in beide richtingen een extra sneltrain rijden. Deze extra trein is nodig om het groeiend aantal treinreizigers tussen beide steden te kunnen vervoeren. In de nieuwe dienstregeling gaat ieder kwartier een trein rijden. Dit biedt een hoogwaardig OV-pakket met goede aansluitingen op andere treinen. Door de extra sneltrain zijn de spoorbomen bij de Paterswoldseweg en Peizerweg straks vaker en langer dicht. Hierdoor neemt gevaarlijk gedrag in het verkeer toe, zoals nog even snel tussen de dichte overwegbomen door slalommen. De kans op een ongeval wordt zo groter en de spoorwegovergang minder veilig. Het Rijk stelt strenge eisen aan de spoorwegveiligheid. Onderzoek heeft uitgewezen dat een tunnel voor alle verkeer bij de Paterswoldseweg de beste garantie is voor de spoorwegveiligheid en verkeersveiligheid.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Ongeveer 10.000 fietsers en voetgangers passeren iedere dag de spoorwegovergang Paterswoldseweg, waaronder veel schoolgaande kinderen. Straks zijn de overwegbomen langer dicht. Met de tunnel hoeven fietsers en voetgangers en automobilisten, niet meer te wachten voor dichte overwegbomen.

HOV-as West

In de stad en regio Groningen zijn drie Hoogwaardig Openbaar Vervoer-assen (afgekort HOV-as). Dit zijn de belangrijkste busverbindingen tussen de stad, de regio en de P+R's. De busbaan langs de Koeriersterweg ligt op de route van de HOV-as west. Het laatste stuk van deze busbaan wordt binnenkort aangelegd. Dit loopt van de kruising Paterswoldseweg/Koeriersterweg langs het spoor naar het hoofdstation.

De busbaan mag de spoorwegovergang op de Paterswoldseweg niet gelijkvloers kruisen omdat hierdoor de spoorwegveiligheid afneemt. Daarom is ook voor de busbaan een tunnel bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg noodzakelijk. De busbaan komt naast het spoor te liggen, bussen rijden dan straks over de tunnel.

Ongeveer 550 bussen rijden iedere dag over de Paterswoldseweg, Parkweg, het Emmaviaduct van en naar het hoofdstation. De vele bussen zijn hier onwenselijk voor bewoners en scholen langs de route. De bussen hebben een negatief effect op het woon- en leefklimaat. Met de tunnel en de aanleg van het laatste stuk van de busbaan worden deze problemen opgelost. De verkorting van de reistijd van de bussen betekent een vermindering van kosten voor het OV-bureau Groningen – Drenthe van ca. € 5 ton op jaarbasis.

Doorstroming Paterswoldseweg

De Paterswoldseweg is een belangrijke verbinding van en naar het centrum van Groningen. Voor fietsers en voor automobilisten. Tijdens drukke (spits)momenten is de bereikbaarheid van de stad niet optimaal. Dat komt mede door de spoorwegovergang. Met de extra sneltrein zijn de overwegbomen straks nog vaker dicht.

De tunnel verbetert de doorstroming van het verkeer. Bussen gebruiken dan de busbaan langs het spoor en rijden niet meer om via de Paterswoldseweg en Parkweg. Voetgangers, fietsers en automobilisten hoeven niet meer te wachten voor gesloten overwegbomen.

Nu rijden de bussen nog om via de Paterswoldseweg en Parkweg. De verkeerslichten op de Paterswoldseweg en Parkweg houden rekening met deze bussen. Ander verkeer moet daarom langer wachten. Met de tunnel zal de doorstroming van het verkeer verbeteren en de wachttijd bij de verkeerslichten afnemen.

De nu gekozen oplossing zorgt ervoor dat geen verdere maatregelen nodig zijn als er in de toekomst meer treinen gaan rijden.

3. Inspraakreactie

De plannen voor de tunnel zijn gestoeld op onder meer een risicoanalyse van ProRail. In dit verband wijzen wij u op de rapportage van de verkeerstellingen die eind maart is gepubliceerd. Deze rapportage heeft nieuw licht geworpen op de onderbouwing van de tunnelplannen:

De risicoanalyse van ProRail is deels gebaseerd op onjuiste cijfers. Dat roept vragen op over de urgentie van de tunnel

De opvatting van de gemeente en de provincie over het belang van de Paterswoldseweg als autoroute wordt niet onderbouwd door de verkeerstellingen. Dat roept vragen op over het uitgangspunt van een tunnel voor alle verkeer. Wij stellen u de volgende vragen:

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

A Welke stappen gaat u nemen om de risicoanalyse van ProRail te laten corrigeren aan de nieuwe gegevens van de verkeerstellingen.

B Wat is de feitelijke onderbouwing van de opvatting van de gemeente en provincie over het belang van de Paterswoldseweg als autoroute. Wij herkennen dat belang niet in de op 4 maart gepresenteerde informatie en in de rapportage van de verkeerstellingen.

C Wat is de feitelijke onderbouwing van de urgentie van de tunnelplannen? Die onderbouwing wordt volgens ons voor een belangrijk deel ondergraven door de rapportage van de verkeerstellingen. Zo gaat het argument van doorstroming niet meer op. Ook de veronderstelde toekomstvastheid vindt hierin geen feitelijk onderbouwing.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

De verkeerstellingen zijn niet de onderbouwing voor nut en noodzaak van de tunnel. De verkeerstellingen zijn gebruikt om het verkeerssimulatiemodel te kalibreren. Het verkeerssimulatiemodel is gebruikt voor het schetsontwerp om de toekomstige verkeerssituatie te kunnen beoordelen, om zo een toekomstvast ontwerp te kunnen maken.

Het belang van de tunnel blijkt uit het onderzoek naar nut en noodzaak van de tunnel. De afweging wel of geen verkeer over Paterswoldseweg zorgt voor de eerste doorstromingseis: wel, voor alle verkeer

Ook door ons is geconstateerd dat er geen capaciteitsproblemen zijn op de Paterswoldseweg. Er worden dan ook geen eisen gesteld ten aanzien van capaciteitsuitbreiding (er hoeft niet meer verkeer over Paterswoldseweg dan dat er capaciteit is). Hier is ook geen doorstromingseis aan verbonden.

De risicoanalyse is eerder opgesteld dan de uitgevoerde verkeerstellingen. Na afronding van de rapportage van de verkeerstellingen is de risicoanalyse nogmaals getoetst aan de hand van de nieuwe cijfers van de verkeerstellingen. Deze toetsing heeft niet geleid tot een andere beoordeling in de risicoanalyse.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Inspiraakbijdragen 'Alternatieven'

4. Inspiraakreactie

Een alternatief is: A. Een tunnel voor de trein; bus maaiveld, overig verkeer maaiveld.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Als projectorganisatie hebben wij tijdens het ontwerpproces gekeken naar de mogelijkheden van een verdiepte ligging van het spoor ter hoogte van de Paterswoldseweg. Hierdoor zou het bus-, auto-, fiets- en voetgangersverkeer op de Paterswoldseweg op het huidige maaiveldniveau kunnen blijven. Bij de afweging voor de nadere uitwerking hebben wij de volgende uitgangspunten en dwangpunten gehanteerd:

Uitgangspunten:

- volgens de ontwerpvoorschriften voor het spoor moet een maximaal hellingspercentage van 2,5% voor treinen bij bruggen en tunnels worden aangehouden;
- de hoogte tussen de bovenkant van het spoor en de onderkant van het brugdek in de Paterswoldseweg moet minimaal 6,03 meter zijn;
- de waterstand in het Noord Willemskanaal is +0,53 meter NAP;
- in het Noord Willemskanaal moet een minimale waterdiepte zijn van -2,55 meter NAP;
- de beschermende grondlaag boven het dak van het aquaduct bij het Noord Willemskanaal moet minimaal 0,50 meter zijn;
- de dikte van het dak van het aquaduct bij het Noord Willemskanaal moet minimaal 1,00 meter zijn.

Dwangpunten:

- aan de westzijde van de Paterswoldseweg ligt op ongeveer 500 meter de overweg Peizerweg, met een hoogte van ongeveer +1,20 meter NAP;
- aan de oostzijde van de Paterswoldseweg ligt op ongeveer 175 meter het Noord Willemskanaal;
- aan de oostzijde van het Noord Willemskanaal ligt op ongeveer 175 meter het centraal station van Groningen.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten en dwangpunten hebben wij de volgende conclusies getrokken:

- er moet een verdiepte toerit met een lengte van ongeveer 500 meter komen tussen de Peizerweg en de Paterswoldseweg;
- tussen de westzijde Paterswoldseweg en oostzijde Noord Willemskanaal ligt de constructie op het diepste punt, met een lengte van ongeveer 200 meter;
- vanaf de oostzijde van het Noord Willemskanaal moet een verdiepte toerit komen. Deze toerit moet aansluiten op de bovenkant van het spoor ter plaatse van het station en moet een lengte krijgen van ongeveer 500 meter. Door de afstand van ongeveer 175 meter tussen het Noord Willemskanaal en het station, moet het station gedeeltelijk verdiept worden aangelegd;
- op basis van bovenstaande punten zullen de investeringskosten vele malen hoger zijn dan het beschikbare budget, namelijk minimaal 10 keer duurder.

Als voor deze variant wordt gekozen, moet tijdens de bouwperiode het spoor tussen de Paterswoldseweg tot halverwege het centraal station worden verlegd richting het zuiden. Ook moet er over het Noord Willemskanaal een tijdelijke beweegbare brug worden aangebracht.

Daarnaast zijn de bouwwerkzaamheden van zeer grote invloed op het centraal station. Hier moeten namelijk meerdere sporen verdiept worden, maar tegelijkertijd moet de dienstregeling door blijven gaan. Tijdens de bouwperiode ontstaat zo een complexe situatie, die voor meer kosten zal zorgen. Tot slot ontstaat met deze variant bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg een kruising die erg nadelig is voor de doorstroming van de bus en de verkeersveiligheid. Het probleem is de combinatie

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

van verkeersstromen. Bussen moeten namelijk zes verkeersstromen kruisen: voetganger, fiets, auto, auto, fiets en voetganger. Vooral de vele fietsers die dagelijks de Paterswoldseweg passeren zijn problematisch en maken verkeerslichten (VRI) noodzakelijk.

Om bovenstaande redenen hebben wij alternatief A niet verder beschouwd in de planstudiefase voor de ongelijkvloerse kruising bij de Paterswoldseweg. En omdat in onze ogen de kosten van deze variant niet in verhouding staan met het effect op de veiligheid die deze oplossing biedt. Het Rijk, ProRail, provincie en gemeente Groningen maken daarin een zorgvuldige afweging (kosten-batenanalyse), omdat de oplossing uit de algemene middelen gefinancierd wordt.

5. Inspraakreactie

Een alternatief is: B. Een tunnel voor de trein + bus; overig verkeer maaiveld

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Voor dit alternatief gelden dezelfde bezwaren als bij alternatief A.

Daarnaast is bij dit alternatief geen ruimte gereserveerd voor een toekomstig derde en vierde spoor, waardoor dit geen toekomstvaste oplossing biedt.

Daarom hebben wij alternatief B niet verder beschouwd in de planstudiefase voor de ongelijkvloerse kruising bij de Paterswoldseweg.

6. Inspraakreactie

Een alternatief is: C. Trein en bus maaiveld; overig verkeer in verkorte tunnel

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Bij alternatief C worden de volgende elementen ten opzichte van variant 11B+ weggelaten:

- A. de weg (tweede ontsluiting) van en naar Laanhuizen via de bovenkant van de tunnel;
- B. ruimte voor een toekomstig derde en vierde spoor;
- C. het fietspad tussen het centraal station en de westzijde van de Paterswoldseweg via de bovenkant van de tunnel.

A Het weglaten van de weg (tweede ontsluiting) van en naar Laanhuizen via de bovenkant van de tunnel heeft tot gevolg dat:

- autoverkeer van en naar Laanhuizen alleen via de Verzetssrijderslaan kan rijden;
- fietsverkeer tussen de oostzijde van de Paterswoldseweg en Laanhuizen gebruik moet maken van de Verzetssrijderslaan, of de Paterswoldseweg moet oversteken tussen de tunnel en de Stephensonstraat;
- voetgangers tussen Laanhuizen en de oostzijde van de Paterswoldseweg de Paterswoldseweg moeten oversteken tussen de tunnel en de Stephensonstraat.

Bewoners en de hulpdiensten hebben bovendien aangegeven dat een tweede ontsluiting van Laanhuizen vereist is.

B Over het weglaten van de ruimte voor een toekomstig derde en vierde spoor:

ProRail heeft geëist dat er een minimale ruimtereservering is voor een derde en vierde spoor. Dit volgens het ontwerp van de Spoorzone Groningen. Als de ruimtereservering van het derde spoor richting het noorden wordt verschoven, ontstaat in de toekomst een complexe aansluiting op de nieuw te bouwen beweegbare brug over het Noord Willemskanaal. Dit komt door:

- de relatief korte afstand tussen de Paterswoldseweg en het Noord Willemskanaal;
- de minimaal vereiste boogstralen in het spoor die vereist zijn bij de ontwerpsnelheid;
- de benodigde ruimte voor de nieuwe brug.

Als de ruimtereservering van het derde en vierde spoor wordt weggelaten, is het ontwerp niet meer toekomstvast voor wat betreft de dienstregeling.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

C Over het weglaten van het fietspad tussen het centraal station en de westzijde van de Paterswoldseweg via de bovenkant van de tunnel:

In het ontwerp van variant 11B+ is de plaats van het fietspad zo gepositioneerd, dat deze geen invloed heeft op de lengte van de tunnel. Oftewel: het weglaten van het fietspad zorgt er niet voor dat de tunnel korter kan worden.

Op basis van het bovenstaande, hebben wij de volgende conclusies getrokken:

- door het weglaten van de weg (tweede ontsluiting) van en naar Laanhuizen via de bovenkant van de tunnel is er nog maar één ontsluitingsweg voor Laanhuizen;
- het weglaten van de ruimte voor een toekomstig derde en vierde spoor geeft geen toekomstvaste onderdoorgang;
- door het weglaten van het van het fietspad tussen het centraal station en de westzijde van de Paterswoldseweg via de bovenkant van de tunnel wordt de lengte van de tunnel niet korter;
- verkorten van de onderdoorgang is op basis van de gestelde ontwerpisen en normen geen optie.

Op basis van bovenstaande conclusies hebben wij alternatief C niet verder beschouwd in de planstudiefase voor de ongelijkvloerse kruising bij de Paterswoldseweg.

7. Inspraakreactie

Een alternatief is: D. Trein maaiveld, een tunnel voor de bus; overig verkeer maaiveld; fietstunnel Peizerweg.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Met een tunnel voor de bus is het in de toekomst niet meer mogelijk om een derde en vierde spoor aan te leggen. Niet omdat er geen ruimte voor is, maar omdat het verkeer deze sporen niet gelijkvloers mag kruisen. In het kader van spoorwegveiligheid mag verkeer namelijk niet meer dan twee sporen gelijkvloers kruisen.

Als er wel een bustunnel wordt aangelegd, moet het verkeer via een ongelijkvloerse kruising de sporen passeren. Deze ongelijkvloerse kruising moet worden uitgevoerd in de vorm van een viaduct over de sporen. De invloed van dit viaduct zal reiken vanaf de Peizerweg tot aan nagenoeg de Stephensonstraat.

Het alternatief voor het bovengenoemde viaduct is de verdiepte spoorligging zoals is aangegeven in varianten A en B. Zie variant A voor de bezwaren tegen deze verdiepte spoorligging.

Wij hebben alternatief D niet verder beschouwd in de planstudiefase voor de ongelijkvloerse kruising bij de Paterswoldseweg, omdat dit geen toekomstvaste oplossing is. De inpassing van het toekomstige derde en vierde spoor wordt met dit alternatief nagenoeg onmogelijk gemaakt. Dit omdat de kosten van dit alternatief inclusief de uitbreiding van het derde en vierde spoor ongeveer drie maal zo duur zullen zijn als de gekozen voorkeursvariant. Daarom hebben wij geconcludeerd dat het effect van deze variant niet in verhouding staat met de kosten die daar tegenover staan.

8. Inspraakreactie

Waarom kan geen oplossing gezocht worden op het voormalige Nelfterrein. Schuif de gebouwenwand van spoor naar de Stephensonstraat zoveel op dat er ruimte ontstaat voor de ontsluitingsweg naar Laanhuizen. In de nieuwe wand kunnen dan COOP, Oudenbosch en het Russisch winkeltje weer terugkeren en misschien wel meer winkels. Er boven jongerenhuisvesting. De ontsluiting voor bewoners van het voormalig Niemeijerkantoor zou via de Marwixkade kunnen

Een alternatief is:

- Fiets- en voetgangerstunnel aan beide zijden van Paterswoldseweg;
- Autoverkeer houdt ongelijkvloerse kruising met spoor;
- Busbaan parallel aan spoor met fly-over Paterswoldseweg

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Al geruime tijd is het Nelfterrein op de markt om in zijn geheel ontwikkeld te worden. Tot op dit moment heeft zich hiervoor geen serieuze kandidaat gemeld. De gemeente is geen marktpartij en zal een dergelijke ontwikkeling niet voor zijn rekening nemen. Bij aanvang van het ontwerpproces van de tunnel Paterswoldseweg is in de afweging van de varianten gekeken naar de optie voor een fiets- en voetgangerstunnel aan beide zijde van de Paterswoldseweg.

Doordat er in deze variant 2 bouwkuipen dienen te worden aangebracht, is de inschatting geweest dat het investeringsbedrag nagenoeg gelijk zal zijn aan een onderdoorgang voor al het verkeer. Hiermee was er bovendien nog geen oplossing voor de busbaan. Hiervoor zou dan apart nog een fly-over gerealiseerd moeten worden met de bijbehorende kosten. Daarmee zouden kosten aanzienlijk verhoogd worden. Door de nu gekozen integrale oplossing kunnen kosten bespaard worden en staan de kosten in verhouding met het effect van de oplossing.

Dit alternatief is niet verder beschouwd in de planstudiefase, omdat dit alternatief niet "toekomstvast" is en geen integrale oplossing biedt. De inpassing van de mogelijke 3^e en 4^e sporen worden met deze variant nagenoeg onmogelijk gemaakt en er is een aparte oplossing voor de busbaan nodig.

Net zoals bij alternatief 4 dient bij de realisatie van een 3^e en 4^e spoor alsnog een ongelijkvloerse kruising te worden gerealiseerd. Door de keuze van 2 aparte fiets- en voetgangerstunnels dient voor het overige verkeer een onderdoorgang te worden gerealiseerd, welke ingepast moet worden in de gecreëerde situatie. De bouw hiervan zal duur en complex zijn.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Inspiraakbijdragen 'Ontwerp Tunnel'

9. Inspiraakreactie

De ingreep op de Paterswoldseweg moet toekomstbestendig zijn. Dit betekent dat ook alle gevolgen dit moeten zijn. Het moet niet zo zijn dat we over 15 tot 20 jaar zien dat de ingrepen in de wijken, vooral in de Badstratenbuurt, voor niets zijn geweest omdat COOP en/of Niemeijer niet meer op deze plek zitten.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Met uw standpunt zijn we het geheel eens. De tunnel is toekomstbestendig ontworpen. Dit geldt voor het spoor, het verkeer over de Paterswoldseweg en voor de situatie dat COOP en/of BAT Niemeijer mochten verdwijnen.

10. Inspiraakreactie

De minimale criteria waarop wij plannen voor een tunnel beoordeeld willen zien zijn:

- Goede en veilige ontsluiting van de wijken
- Geen extra autoverkeer door de wijken
- Geen aantasting Badhuisplein
- Behoud van parkeergelegenheid

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

De tunnel voldoet aan de criteria die u benoemd. Aan de zuidkant van de tunnel krijgt Laanhuizen een veilige tweede ontsluiting via een nieuw aan te leggen 30 km/u weg naast de busbaan. Aan de noordkant blijft de Badstratenbuurt aangesloten op de Theodorus Niemeijerstraat; het Badhuisplein wordt niet aangetast. Het aantal officiële parkeerplaatsen in de Badstratenbuurt wordt in de nieuwe situatie teruggebracht.

11. Inspiraakreactie

De groenzone tussen ventweg Paterswoldseweg en Paterswoldseweg moet behouden blijven. Deze groenzone moet niet worden doorsneden. De ventweg moet geen tweerichtingsweg worden.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Er zijn veel inspraakbijdragen met deze strekking aan ons gezonden. De projectgroep heeft een keuze gemaakt tussen drie alternatieven voor de tweede ontsluiting van Laanhuizen: 1. de ventweg waarop in de inspraakbijdrage bedoeld wordt, 2. het openstellen van de westkant van de Koeriersterweg en 3. de 30 km/u weg langs het spoor. Deze laatste is het geworden. De groenzone wordt dus niet aangetast en de ventweg blijft eenrichtingsverkeer. Het enige dat wijzigt, is een kleine doorsteek in de groenzone voor fietsers komend vanaf het centrum.

12. Inspiraakreactie

Wij pleiten al jaren voor ondertunneling van de Paterswoldseweg. Het concept-ontwerp voor de ondertunneling is ingrijpend bijgesteld overeenkomstig de wensen van de leden van de Klankbordgroep. Voor Laanhuizen lag de nadruk op het handhaven van twee wijkontsluitingen voor autoverkeer. In het gepresenteerde ontwerp wordt de Koeriersterweg parallel aan de busbaan doorgetrokken naar de Grunobuurt. De wijkraad Laanhuizen constateert dat met dit ontwerp de bereikbaarheid voor de fietsers, voetgangers en auto's voldoende is gewaarborgd.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Meerdere personen en organisaties hebben bij ons de wens voor een tunnel kenbaar gemaakt. Met u zijn we van mening dat een tweede ontsluiting van Laanhuizen noodzakelijk is. Hierin is door de 30 km/u weg langs de busbaan voorzien.

13. Inspiraakreactie

Na het lezen van de folder 'tunnel spoorwegovergang Paterswoldseweg' kwam ik tot de slotsom dat de voetgangers die nu via de Koeriersterweg de wijk in- of uitkomen, een stukje om moeten lopen.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Misschien kan via een oplopend pad of via een trap een directe verbinding worden gemaakt tussen Koeriersterweg en tunnelbak.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

In het definitief VO zal aan zowel de zuidwest zijde als zuidoost zijde van de onderdoorgang een trap worden aangebracht. Hierdoor zal er een rechtstreekse verbinding ontstaan tussen de voetpaden in de onderdoorgang en de Koeriersterweg.

14. Inspraakreactie

Mij valt op dat de verbindingen van fietspadaansluitingen van de Grunobuurt en Laanhuizen niet op de zelfde hoogte wordt uitgevoerd. Indien mogelijk lijkt mij een fietspadaansluiting zo dicht mogelijk bij de tunnel het beste omdat fietsers ook de snelste route kiezen.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

De locatie van het fietspad, welke de verbinding vormt tussen de Laanhuizen / Grunobuurt met het oostelijke fietspad in de onderdoorgang, is zo gekozen dat de onderlinge afstand minimaal is en het hellingspercentage van het fietspad conform de richtlijnen. Op basis hiervan is geprobeerd een zo optimaal ontwerp op te stellen voor de fietsers.

De aansluiting bij Laanhuizen zal nog wellicht nog naar het noorden verplaatst worden. De exacte locatie hangt af van de situatie met de bomen.

15. Inspraakreactie

Ik vind het een goed idee om een tunnel aan te leggen omdat er geen oversteek over het spoor gemaakt hoeft te worden met het huidige ontwerp ben ik het niet helemaal eens omdat er een wegontsluiting van Laanhuizen naar de Grunobuurt wordt aangelegd. Het is niet duidelijk of er een circulatieplan gaat gelden in de Grunobuurt zodat het verkeer richting Hoornsediep, via Parkweg of via Paterswoldseweg gaat. Bij het mogelijke besluit om het verkeer via het Hoornsediep te leiden verandert het Hoornsediep van rustige straat naar een behoorlijk drukke weg. Ik hoop dat de gemeente de Grunobuurt niet gebruikt om een nieuwe verkeersader aan te leggen. Dit zal ten koste gaan van de leefbaarheid en veiligheid en zal tevens de waarde van de huizen en het leefgenot verminderen.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Vanwege de omweg, maar ook vanwege de inrichting als erftoegangsweg is onze inschatting dat er weinig verkeer van de route gebruik zal maken. De (toekomst)cijfers uit het verkeerssimulatiemodel bevestigen dat. De route wordt door ons gekwalificeerd als rustige woonstraat.

Door aanleg van de busbaan (HOV as west 3^e fase) zal er minder busverkeer via de Parkwegkruising gaan wat een meer ontspannen verkeerssituatie opleveren.

Voor de toekomst is de route voorbereid op het stedenbouwkundige plan Grunobuurt. Terzijnertijd zal een verkeerscirculatieplan worden gemaakt in samenspraak met Nijestee.

16. Inspraakreactie

Wij maken bezwaar tegen de ons bekende tekening van het ontwerp. Voor de bevoorrading van de COOP is de draaicirkel onnodig groot ingetekend. Onze zeer kwalitatieve 'voortuin' (pand jongerenhuisvesting Th. Niemeijerstraat 1) zou daardoor tot een minimale afmeting worden gedgegradeerd.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Op 3 juli 2014 hebben we met u en COOP/Lubbers een constructief overleg gehad over meerdere mogelijkheden de omgeving van uw pand en van COOP/Lubbers in te richten. Met u beide hebben we een vervolgspraak gemaakt waarop we deze mogelijkheden met u bespreken.

Wij hebben aangegeven dat de tekening in de folder niet het finale inrichtingsplan behelst. De tunnelbak is een vast gegeven; nadere uitwerking van de omgeving vindt in overleg met de betrokkenen plaats.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

17. Inspraakreactie

De gemeente is met ons in onderhandeling gegaan om 7 publieke parkeerplaatsen te realiseren op het terrein van ons pand (pand jongerenhuisvesting Th. Niemeijerstraat 1). Wij hebben in meerdere overlegmomenten aangegeven dat wij bereid zijn hiervoor ruimte af te staan in de achtertuin van ons pand. Echter op de tekening die wij hebben gezien, staan deze parkeerplaatsen op ons voorterrein.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Ook hierover hebben we met u op 3 juli gesproken. We hebben geconcludeerd dat de ingetekende draaicirkels nodig zijn.

18. Inspraakreactie

Volgens de huidige plannen wordt er een tunnelbak onder het huidige spoor gecreëerd recht voor ons pand. Ons criterium is dat ons pand (pand jongerenhuisvesting Th. Niemeijerstraat 1) goed zichtbaar dient te blijven vanaf deze weg. Wij gaan niet akkoord met een hoge muur voor ons pand.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Er zal geen hoge muur voor uw pand komen.

Voor het overige, zie ons antwoord op nummer 16 van dit inspraakrapport.

19. Inspraakreactie

Er is nog weinig bekend over het effect van de geluidsproductie door de ophoging van de spoorbaan met 75 centimeter. Er zullen mogelijk geluidschermen worden geplaatst, maar in het gepresenteerde ontwerp was daarvan nog niets te zien.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Dat is juist. Momenteel worden de onderzoeken in het kader van de milieu effecten uitgevoerd. Hieronder valt ook het akoestisch onderzoek (geluid). De resultaten van deze onderzoeken zullen worden gepubliceerd met het Ontwerp Tracébesluit voor het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Inspiraakbijdragen 'Participatie'

20. Inspiraakreactie

Wij mogen alleen nog meepraten over hoe de tunnel er uit moet komen te zien. De beslissing dat er een tunnel komt is immers al genomen. Dat is geen participatie.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Wij kunnen ons voorstellen dat degenen die onbekend zijn met het proces dat heeft geleid tot de keuze voor een tunnel voor alle verkeer bij de Paterswoldseweg, deze keuze nu ervaren als een 'voldongen feit' en het idee hebben dat geen participatie heeft plaatsgevonden. Daarom geven we hier nog eens in het kort aan welke weg is afgelegd.

Aan het besluit voor een tunnel is een zorgvuldig proces van studie, onderzoeken van alternatieven en overleg met betrokkenen voorafgegaan. Dat overleg dateert al van oktober 2010 en is doorgegaan in 2011, 2012 en 2013. Voor de overleggen en informatiebijeenkomsten zijn de wijkorganisaties van de betrokken buurten per brief uitgenodigd, in de Gezinsbode hebben advertenties gestaan waarin iedereen die belangstelling had, werd uitgenodigd.

Op basis van alle verzamelde informatie hebben Provincie Groningen, Gemeente Groningen en ProRail in 2013 besloten tot de tunnel bij de Paterswoldseweg. Daarna is een intensief participatietraject doorlopen waarbij aan alle belanghebbenden de mogelijkheid is gegeven te reageren op voorstellen van de Projectgroep.

Wij constateren dat door inbreng van de bewoners en organisaties de aanvankelijke ontwerpen *rigoreus 'over de kop'* zijn gegaan. Uiteindelijk is een door bewoners voorgestelde variant door de Projectgroep overgenomen en uitgewerkt als *voorkeursvariant*.

Hierbij blijven de groenzones naast het Badhuis en naast de ventweg Paterswoldseweg gespaard. De route van het bevoorradingsverkeer van COOP gaat niet door de Kleine Badstraat maar loopt via de Theodorus Niemeijerstraat. Aan de sociale veiligheid van de tunnel is maximaal aandacht besteed door groene taluds in plaats van betonnen wanden en in de tunnel worden geen kolommen toegepast. De wanden van de tunnel wijken uit naar boven en door een opening in het tunneldek komt daglicht binnen. Aan de zuidkant van de tunnel wordt de wijk Laanhuizen ontsloten via een 30-kilometerweg over de tunnel naar de Grunobuurt. Dit is nodig omdat door de tunnel de aansluiting van de Koeriersterweg op de Paterswoldseweg verdwijnt. De weg sluit aan op het stedenbouwkundig plan van woningcorporatie Nijestee voor de Grunobuurt.

21. Inspiraakreactie

Het is bepaald schokkend in de plannen te lezen hoezeer de *bezoeker* van de stad bediend wordt met verbetering van de bereikbaarheid, terwijl de *stadsbewoners* er juist in hun bewegingsvrijheid door worden beperkt, en hoezeer onze leefomgeving erdoor wordt aangetast. Wij zijn beslist voor het openstellen van onze stad, maar niet ten koste van onze stad nog haar bewoners. Wij, de bewoners, zijn de stad, wij maken de stad zoals ze is; een stad gevuld met bezoekers is geen stad, maar eerder een toeristische attractie.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Het denken in termen van 'wij' en 'zij' doet geen recht aan de diversiteit van belangen die spelen. Wij zijn er ons van bewust dat belangen soms verschillen en soms zelfs conflicteren. In onze overleggen komen wij bewoners tegen die (principieel) tegen de tunnel zijn en bewoners die voor de tunnel zijn.

Naast de – soms tegenstrijdige – bewonersbelangen hebben we te maken met belangen van de stad en regio: wij streven naar goed en veilig openbaar vervoer, zowel met de trein als met de bus (als de gehele HOV-as is aangelegd is de reistijd met de bus van transferium Hoogkerk naar het Hoofdstation

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

ca. 8 minuten). Openbaar vervoer is een belangrijke factor in het voorkomen van filevorming en het dichtslibben van de (binnen) stad.

Er is een specifiek belang voor bewoners en scholen aan de Paterswoldseweg. De veiligheid en het woonplezier gaan er aantoonbaar op vooruit als de meeste bussen in de toekomst niet meer langs de Paterswoldseweg gaan maar gebruik maken van de 3e fase van de HOV-as: de tunnel is daarvoor noodzakelijk. Voor de overige verkeersdeelnemers is de Paterswoldseweg een druk bereden route naar de binnenstad; een tunnel zorgt voor een verbetering van de doorstroming.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Inspiraakbijdragen 'COOP Supermarkt'

22. Opmerkingen vooraf College van Burgemeester en Wethouders

Veel van uw onderstaande vragen en opmerkingen betreffen (het verminderen van) de zichtbaarheid en bereikbaarheid van de Supermarkt en de (mogelijke) schade die de supermarkt door komst van de tunnel leidt.

Over beide aangelegenheden kort het volgende:

Bij schadevergoeding/ nadeelcompensatie is niet ons college van B&W maar ProRail de afhandelende partij omdat de aanleg van de tunnel verloopt via de tracéwetprocedure. ProRail vertegenwoordigt het Rijk bij deze procedure. Of en in hoeverre de bereikbaarheid en/of zichtbaarheid nadelig worden beïnvloed door de tunnel valt op voorhand niet vast te stellen. Eventuele schade moet worden aangetoond door een vergelijking met de jaarcijfers. ProRail kent namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van een rechtmatige uitvoeringshandeling ter uitvoering van een in opdracht van ProRail uit te voeren project, op verzoek een vergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van verzoeker behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Hiervoor zal een regeling Nadeelcompensatie gaan gelden. De vergoeding wordt betaald in geld. Nochtans kan ProRail de vergoeding toekennen in een andere vorm dan betaling van een geldsom.

23. Inspiraakreactie

Voor de automobilisten die vanaf de wijk Laanhuizen/Grunobuurt uit de tunnel komen zal de supermarkt in het geheel niet meer zichtbaar zijn. Deze auto's zullen immers pas ter hoogte van de supermarkt op maaiveldhoogte komen. De supermarkt is nu goed zichtbaar vanaf beide zijden en de overzijde.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Het klopt dat de tunnel invloed heeft op de zichtbaarheid van de supermarkt vanaf de zuidzijde van de Paterswoldseweg. Dit is niet te voorkomen. Daarentegen krijgt de supermarkt een groter plein rondom het pand, een kwaliteitsimpuls en een verbeterde bereikbaarheid voor fietsers terug.

24. Inspiraakreactie

De ingang van de supermarkt is gelegen aan de zijde van de beoogde ventweg. Gevreesd wordt voor een zeer onveilige situatie voor passerend verkeer en bezoekers van de supermarkt. De ruimte tussen de voorgevel van de supermarkt en de tunnel/weg krijgt immers meerdere functies: entree supermarkt, parkeren van fietsen, passerende fietsers, scooters, voetgangers en auto's en vrachtverkeer, terwijl de strook die voor deze functies beschikbaar zal komen relatief smal is (van de zijde van de gemeente zijn nog geen exacte maten verstrekt, mondeling is aangegeven dat de strook ongeveer 7 à 8 meter breed is, maar uit de informatie op de website kan worden afgeleid dat de afstand van de voorgevel van de supermarkt tot aan de betonnen blok van de spoor/wegvoorziening smaller is dan 7 meter); Een deel van deze weggebruikers zijn ook mensen met kinderwagens en mensen met rollators; Deze kwetsbaardere groep zal gevaarlijke situaties moeilijker kunnen ontwijken.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

De ventweg wordt ingericht als erftoegangsweg/shared space (denk aan een woonerf) met een lage rijsnelheid. De aantallen auto's zijn beperkt. Inrichting is onderdeel van de ontwerpopgave waarbij gezocht wordt naar een duidelijke afbakening met de Paterswoldseweg (fietsrekken e.d.) Inrichtingsvoorstellen worden in samenspraak met de klankbordgroep en uw cliënten gedaan. De afstand tussen de betonnen wand van de tunnel en de gevel van de supermarkt bedraagt iets meer dan 11 meter. Tussen het doorgaande fietspad langs de Paterswoldseweg en de gevel blijft ruim 8 meter beschikbaar voor het 'plein'.

25. Inspiraakreactie

Ook het afslaan van het autoverkeer vanaf de Paterswoldseweg richting de Badstratenbuurt zal moeilijker worden gelet op het slechte zicht voor het verkeer dat uit de tunnel komt op de Badstratenbuurt en de hogere snelheid waarmee zal worden gereden. Om in de Kleine Badstraat te

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

komen zal het autoverkeer zodra het uit de tunnel komt direct moeten afslaan. Dit zal een hele lastige opgave worden. De bereikbaarheid van de Badstratenbuurt zal dan ook afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Thans is immers de snelheid op de Paterswoldseweg al relatief laag en is er sprake van een goed overzicht. Het in en uitrijden van de Badstratenbuurt wordt bovendien vergemakkelijkt door de regelmatig gesloten spoorwegovergang. Ook de verkeersveiligheid op de Paterswoldseweg en op de wegen in de Badstratenbuurt en de beoogde ventweg zal afnemen.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Het verkeerssimulatiemodel gaat uit van de maatgevende situatie in de ochtendspits, de shift wisseling van BAT Niemeyer is daaraan toegevoegd. De situatie leidt niet tot problemen met de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. De inrichting van het plein en kruising Kleine Badstraat-Paterswoldseweg gebeurt in overleg met de klankbordgroep en uw cliënten.

26. Inspraakreactie

Voor fietsers en voetgangers zal de supermarkt moeilijker bereikbaar worden. Zo zullen de voetgangers die afkomstig zijn uit de wijk Laanhuizen (veel klanten van Coop komen uit deze wijk en een deel daarvan zijn ouderen en mensen die slechter ter been zijn) als gevolg van de tunnel en trap/helling aan de overzijde van de overweg (vanuit Coop gezien), vele meters meer moeten afleggen om bij de supermarkt te komen.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Vanuit Laanhuizen nemen de loopafstanden iets toe. Daarvoor in de plaats komt een veiliger route: men hoeft de Paterswoldseweg niet meer over te steken.

27. Inspraakreactie

De toegankelijkheid van de winkel zal verslechteren omdat de smalle strook aan de voorzijde van de winkel zal worden gebruikt voor meerdere functies (tweerichtingsverkeer voor alle weggebruikers, parkeren en entree winkel). Mede gelet op de verkeersonveilige situatie op de ventweg kan worden verwacht dat klanten en potentiële klanten een alternatief gaan zoeken voor deze supermarkt.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Wij hebben niet het idee dat de toegankelijkheid zal verslechteren. Het is ook geen smalle strook aan de voorzijde van de winkel. Omdat de ruimte als shared- space gebied wordt ingevuld is er geen sprake van (meer) onveiligheid. Ervaring elders met een dergelijke inrichting laten zelfs een afname van het aantal ongelukken zien.

28. Inspraakreactie

Verder zullen er parkeerplaatsen verdwijnen en worden verplaatst naar een plek verder van de winkel. Direct naast de winkel zullen naar verwachting ongeveer vier parkeerplaatsen verdwijnen.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Parkeerplaatsen worden in ons voorstel gecompenseerd. In het overleg tussen ons en uw cliënten (samen met de eigenaren van het pand jongerenhuisvesting) hebben cliënten aangegeven de vervangende locatie een goede oplossing te vinden.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

29. Inspraakreactie

De tunnel voor alle verkeer zal voorts niet leiden tot een betere doorstroming van het verkeer op de Paterswoldseweg. Weliswaar zal het verkeer nu niet meer stilstaan bij de spoorwegovergang nabij de supermarkt van cliënten, maar gelet op de vele verkeerslichten, zal er uiteindelijk nauwelijks sprake zijn van tijdswinst en zal de doorstroming nauwelijks verbeteren. Overigens ligt de stopkans bij de overweg lager dan de stopkans bij de verkeerslichten.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

De doorstroming is vooral van belang in relatie tot afsluiting spoorwegovergang. Gekozen is om ongelijkvloerse kruising te realiseren (en dus niet af te sluiten). De verkeerslichten kunnen zodanig worden ingesteld dat een soort groene golf ontstaat, dit geldt niet voor de spoorwegovergang. Verder is de betrouwbaarheid van de route van belang (het verschil in wachttijd tussen wel en niet gesloten spoorwegovergang is groot).

30. Inspraakreactie

Cliënten vinden dat een verantwoorde beslissing door de gemeente niet kan worden genomen zonder een zorgvuldige analyse van de huidige situatie en de beoogde situatie. Tot nu is er geen sprake van een degelijk onderzoeksrapport over de verkeersveiligheid bij de monding van de tunnel en bij en in de aangrenzende wijken.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Er heeft uitgebreide, zorgvuldige analyse plaatsgevonden met het verkeerssimulatiemodel (zie website). Ten aanzien van de verkeersveiligheid bij de kruising Kleine Badstraat is ons voorstel dat de zebra naar het noorden wordt verplaatst en het kruisingsvlak zichtbaarder wordt gemaakt. Het inrichtingsontwerp wordt -in overleg met de klankbordgroep en uw cliënten- nader uitgewerkt.

31. Inspraakreactie

In de notitie Nut en noodzaak tunnel Paterswoldseweg wordt de keuze voor een tunnel voor alle verkeer gemotiveerd door de overweg bij de Paterswoldseweg in de huidige situatie als een knelpunt qua overwegveiligheid aan te merken. Cliënten wijzen er echter op dat de praktijk in de afgelopen 30 jaar heeft uitgewezen dat er relatief weinig ernstige ongevallen hebben plaatsgevonden. Dat er thans sprake is van een onveilige situatie is geenszins aangetoond. ProRail gaat in een risicoanalyse van juli 2013 weliswaar uit van een “hoge” risicocategorie, maar onderbouwt dit maar matig (pag. 27 van het rapport Extra sneltrein Groningen – Leeuwarden, Overwegen, Inventarisatie, Risicoanalyse en Verbeteringsvoorstellen van 5 juli 2013).

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

In 2018 gaat tussen Groningen en Leeuwarden ieder uur in beide richtingen een extra sneltrein rijden. Deze extra trein is nodig om het groeiend aantal treinreizigers tussen beide steden te kunnen vervoeren. Door de extra sneltrein zijn de spoorbomen bij de Paterswoldseweg en Peizerweg straks vaker dicht. De overwegbomen zullen met de extra sneltrein straks 15 minuten per uur gesloten zijn. De kans op een (dodelijk) ongeval wordt hierdoor groter en dus neemt het veiligheidsniveau op het spoor af. De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de veiligheid op het spoor en daarmee ook voor het beleid, de wet- en regelgeving en het toezicht op de spoorwegveiligheid. Het door haar vastgestelde beleid is erop gericht om het huidige hoge veiligheidsniveau van het spoor duurzaam te bestendigen en te streven naar permanente verbetering. Verslechtering van het veiligheidsniveau is niet toegestaan.

(Zie hiervoor “VEILIG VERVOEREN, VEILIG WERKEN, VEILIG LEVEN met spoor” Derde Kadernota Railveiligheid: een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, juni 2010. Hierin is opgenomen: De verkeersfunctie van bestaande overwegen (gebruik van een spoorbaanvak of openbare weg) mag niet worden gewijzigd tenzij door de initiatiefnemer aan de hand van een risicoanalyse kan worden aangetoond dat door aanvullende maatregelen de overwegveiligheid niet verslechtert en daarmee de risico's worden beheerst. De aanvullende maatregelen kunnen ook in het gebied rond de betreffende overweg worden gevonden).

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

De Derde Kadernota Railveiligheid geeft aan dat de initiatiefnemer van een project waarbij het spoorgebruik van een baanvak wijzigt aan de hand van een risicoanalyse moet aantonen dat door aanvullende maatregelen de overwegveiligheid niet verslechtert en daarmee de risico's worden beheerst. In zo'n situatie dient onderzocht te worden op welke wijze het veiligheidsniveau weer op het huidige niveau gebracht kan worden. De mogelijkheden worden per overweg in beeld gebracht.

De gemeente Groningen, provincie Groningen en ProRail hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid om invulling te geven aan dit spoorwegveiligheidsbeleid en hebben op basis van de uitgevoerde risicoanalyse en de daarin voorgestelde maatregelen, een maatregelenpakket voor de hele lijn tussen Groningen en Leeuwarden vastgesteld. Het totaalpakket aan maatregelen zal de risicotename op alle overwegen tussen Groningen en Leeuwarden compenseren.

Ongelijkvloerse kruisingen leveren de meeste spoorwegveiligheid en verkeersveiligheid op. Een ongelijkvloerse kruising kan het beste gemaakt worden via een tunnel voor alle verkeer. Deze heeft het meeste waarde (kosten x effect) bij de Paterswoldseweg.

32. Inspraakreactie

Bij de derde optie van de voorgestelde maatregelen merkt ProRail (pag. 28 van het rapport) op dat de Peizerweg en de Paterswoldseweg in elkaars nabijheid liggen en dat één tunnel bij de Peizerweg of de Paterswoldseweg als voldoende compensatie voor de afname van de veiligheid op beide overwegen kan worden beschouwd. ProRail baseert dit op de Derde Kadernota Railverkeer. In deze nota staat echter dat bij risicotename als gevolg van bijvoorbeeld frequentieverhoging, de betreffende weg- en spoorbeheerders op basis van een risicoanalyse tot mitigatie van de toegenomen onveiligheid komen. Deze mitigatie mag ook in het gebied rond de betreffende overweg worden gevonden, aldus het beleid van het ministerie. Of de uitleg van ProRail wel overeenstemt met de bedoeling van de minister, kan echter worden betwijfeld. Het ligt immers meer voor de hand dat is bedoeld om een afname van de toegenomen onveiligheid per overweg. Dan kunnen de maatregelen bij de overweg Paterswoldseweg niet worden betrokken bij de beoordeling van de situatie bij de overgang Peizerweg.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Voor het project Extra Snelrein Groningen Leeuwarden is een maatregelenpakket samengesteld, voor de compensatie voor de afgenomen veiligheid als gevolg van de extra snelrein per uur per richting. Alle maatregelen bij alle overwegen worden betrokken bij de beoordeling of de maatregelen het toegenomen risico door de extra snelrein voldoende compenseert waardoor de overweg Paterswoldseweg wel betrokken is bij de beoordeling van de situatie bij de overweg bij de Peizerweg (zie ook de uitleg die hierboven gegeven is).

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

33. Inpraakreactie

De tunnel voor alle verkeer zal voorts niet leiden tot een betere doorstroming van het verkeer op de Paterswoldseweg. Weliswaar zal het verkeer nu niet meer stilstaan bij de spoorwegovergang nabij de supermarkt van cliënten, maar gelet op de vele verkeerslichten, zal er uiteindelijk nauwelijks sprake zijn van tijdswinst en zal de doorstroming nauwelijks verbeteren. Overigens ligt de stopkans bij de overweg lager dan de stopkans bij de verkeerslichten.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Doorstroming is vooral van belang in relatie tot afsluiting spoorwegovergang. Gekozen is om ongelijkvloerse kruising te realiseren (en dus niet af te sluiten). De verkeerslichten kunnen zodanig worden ingesteld dat een soort groene golf ontstaat, dit geldt niet voor de spoorwegovergang. Verder is de betrouwbaarheid van de route van belang (het verschil in wachttijd tussen wel en niet gesloten spoorwegovergang is groot).

Zie ook onze reactie op inspraakbijdrage nr. 2.

34. Inpraakreactie

In het Landelijk Verbeterprogramma overwegen en bijbehorend Programmaplan van maart 2014 is onder meer de volgende passage opgenomen: *"De focus in de aanpak hiervan is tot op heden vooral gericht op de spoorkant van de overwegen. Incidenten op overwegen zijn echter niet alleen een specifiek spoorveiligheidsprobleem. Het gaat ook om de veiligheid van weggebruikers en om de doorstroming van zowel weg- als spoorverkeer. Daarbij zijn incidenten op overwegen het gevolg van diverse oorzaken die veelal verband houden met de lokale omgeving van overwegen. De hoogte van het risico op een incident is onder andere afhankelijk van de intensiteit van het wegverkeer, de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie, de inrichting van de omgeving van de overweg en de dichtliggtijden (sluitingsduur van de overwegbomen). Dit beïnvloedt het gedrag van weggebruikers. Het verder reduceren van incidenten op overwegen vereist dan ook een bredere integrale aanpak vanuit veiligheid en doorstroming van zowel trein- als wegverkeer in de ruimtelijke context van een overweg. In veel gevallen bestaat er een te snelle reflex om bij een verbetering van veiligheid of doorstroming van overwegen standaard tot tunnel- of viaductoplossingen te besluiten. Deze oplossingen zijn wel effectief, maar ook duur, hebben grote impact op de directe omgeving en de besluitvorming kost veel tijd. In andere gevallen zijn geen verdere fysieke aanpassingen meer mogelijk en is het nodig om op zoek te gaan naar innovatieve mogelijkheden om nog verbeteringen te realiseren.*

Het LVO beoogt een andere en meer integrale aanpak om veiligheid en doorstroming van zo veel mogelijk overwegen te verbeteren. Nog meer dan voorheen is de focus gericht op kosteneffectieve keuzes door zowel lenM als decentrale overheden. Het is de uitdaging om dit samen met betrokken partijen te realiseren." Zie pagina 9-10 van het Programmaplan Landelijk Verbeterprogramma Overwegen van maart 2014. Kennelijk is dit nieuw beleid. De besluitvorming van de tunnel is nog in een beginfase en deze aspecten zullen nog uitgebreid aan de orde kunnen komen in het vervolgtraject. De gemeente zou echter kunnen bevorderen dat er een heroverweging plaats vindt en dat de kosteneffectiviteit met in achtname van de hiervoor genoemde passage opnieuw wordt beoordeeld. Daarbij zouden ook andere maatregelen nader kunnen worden onderzocht zoals verkorting van de dichtliggtijden en verdiepte aanleg van het spoor. Cliënten concluderen dat in ieder geval de noodzaak van de voorgestelde tunnel voor alle verkeer niet is aangetoond.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Zowel de overweg Paterswoldseweg als de overweg Peizerweg zijn op maximaal veiligheidsniveau ingericht (zowel op omgevingsniveau als de overweg zelf). Ook de sluitingsduur is geoptimaliseerd en kan daarom niet verbeterd worden. Het enige alternatief om het veiligheidsniveau te verhogen is de overwegen ongelijkvloers maken. De kosten voor een tunnel bij de Peizerweg zijn veel hoger dan bij de Paterswoldseweg. Daarom is de tunnel bij Paterswoldseweg de meest kosteneffectief.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

35. Inspraakreactie

Bij het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden zijn verschillende partijen betrokken. De verantwoordelijkheid voor de gemeente is in het klankbordgroepoverleg van de zijde van de gemeente als volgt verwoord: de gemeente Groningen is verantwoordelijk voor het op een juiste manier inpassen van de tunnel in de stad en de communicatie hierover naar de bewoners. Bewoners en bedrijven mogen dan verwachten dat er zorgvuldig wordt gekeken naar de gevolgen van de maatregelen voor wat betreft aspecten als met name verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefmilieu en schade. Tot op heden is er slechts sprake van een summier onderzoek naar enkele aspecten.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Wij hebben in onze vorige reacties aangegeven dat de inpassing van de tunnel nauwkeurig is geschied en dat de communicatie daarover veelvuldig en zorgvuldig heeft plaatsgevonden.

Aan de keuze voor een tunnel voor alle verkeer liggen onderzoeken op het gebied van de ruimte, het verkeer, de veiligheid, e.v.a. ten grondslag

Op de website zijn al deze onderzoeken beschikbaar.

36. Inspraakreactie

Cliënten gaan er van uit dat van een juiste manier van inpassen van de tunnel geen sprake is zolang de knelpunten voor de supermarkt en de Badstratenbuurt niet zijn opgelost. Cliënten wijzen er voorts op dat Gedeputeerde Staten in de brief van 12 februari 2013 (2013-06088/7/A.11) aan Provinciale Staten in dit kader uitdrukkelijk hebben gewezen op het “waarborgen van een goede ontsluiting van de wijken Laanhuizen en Badstratenbuurt en de bedrijven Niemeijer (tabaksfabriek) en Coop (supermarkt). Ook de zichtbaarheid van de supermarkt speelt daarbij een rol.” Nu genoemde aspecten geenszins zijn gewaarborgd moeten cliënten constateren dat de gemeente tot op heden niet is geslaagd in haar opdracht.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Wij zijn de overtuiging toegedaan dat de ontsluitingen van de wijken Laanhuizen en Badstratenbuurt en de bedrijven Niemeijer (tabaksfabriek) en Coop (supermarkt) op een goede manier hebben vorm gekregen.

Dát er een tunnel voor alle verkeer moet komen om de spoor- weg wegveiligheid te kunnen garanderen is voor ons uitgangspunt.

Met uw cliënten is afgesproken dat ze betrokken worden bij de nadere uitwerking.

Overigens dient opgemerkt te worden dat de opdracht voor een tunnel voor alle verkeer en een goede ruimtelijke inpassing daarvan niet alleen een aangelegenheid is van de gemeente. Het hele project geschiedt in opdracht van- en in goede samenwerking met de drie betrokken partijen: Provincie, ProRail en gemeente.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Inpraakbijdragen 'Overig'

37. Inpraakreactie

Er is nog niet gesproken over eventuele (plan) schade die wij (pand jongerenhuisvesting Th. Niemeijerstraat) ondervinden door de ondertunneling.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Zie onze reactie bij punt 22.

38. Inpraakreactie

Ik verzoek het college veranderingen aan het spoortraject te benutten met onderzoek naar gebruik van geluidswerende aanpassingen aan zowel spoormaterieel als infrastructuur. Dit ten einde geluidsoverlast van passerende treinen te beperken.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

In de wet- en regelgeving is vastgelegd wat de maximale toelaatbare geluidsbelasting is voor de omgeving. Momenteel worden de onderzoeken in het kader van de milieu effecten uitgevoerd. Hieronder valt ook het akoestisch onderzoek (geluid). De resultaten van deze onderzoeken zullen worden gepubliceerd met het Ontwerp Tracébesluit voor het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden. Indien de maximaal toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, zal in de rapportage worden aangegeven welke geluidwerende maatregelen zullen worden toegepast om de geluidsproductie te verminderen tot het maximaal toelaatbare. Voorbeelden van geluidwerende maatregelen zijn het toepassen van raildempers op de sporen of het plaatsen van geluidsschermen langs de sporen.

39. Inpraakreactie

Om scheurvorming en verzakkingen te voorkomen bij de aanleg van de tunnel dienen de werkzaamheden met grote zorg te worden uitgevoerd. De toezegging is dat een onafhankelijk bureau een nulmeting verricht.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Alvorens de bouw zal starten zal de gecontracteerde aannemer die het werk gaat uitvoeren een onafhankelijk bureau inschakelen om een nulmeting uit te voeren. Indien daartoe aanleiding voor is, zullen ook voorzieningen getroffen worden om gedurende de bouw te monitoren of er geen schade aan de omgeving wordt toegebracht.

40. Inpraakreactie

Op dit moment hebben wij onvoldoende inzicht in de mate van overlast die de werkzaamheden gedurende minimaal anderhalf jaar met zich mee zullen brengen. Wij verwachten dan ook op korte termijn een helder plan van aanpak hoe u geluidsoverlast, bereikbaarheid, doorstroming en parkeren zult regelen.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

De gecontracteerde aannemer zal een gedetailleerd plan gaan maken voor de werkfasering en de impact op de omgeving. Dit plan zal met de gemeente en omgeving worden afgestemd.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

41. Inspraakreactie

Coop Vastgoed B.V. en Coop Groothandel B.V. heeft een extern bureau onderzoek laten verrichten naar de verwachte omvang van het door haar te lijden nadeel als gevolg van de aanleg van de tunnel. Voor zover dat nu kan worden overzien bedraagt de schade € 1.000.000,- De exacte omvang van de door cliënten geleden schade zal pas na afloop duidelijk zijn. Cliënten willen over de compensatie van dit nadeel, voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden, sluitende afspraken maken.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Bij schadevergoeding/ nadeelcompensatie is niet ons college van B&W maar ProRail de afhandelende partij omdat de aanleg van de tunnel verloopt via de tracéwetprocedure. ProRail vertegenwoordigt het Rijk bij deze procedure.

ProRail kent namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van een rechtmatige uitvoeringshandeling ter uitvoering van een in opdracht van ProRail uit te voeren project, op verzoek een vergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van verzoeker behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Hiervoor zal een regeling Nadeelcompensatie gaan gelden. De vergoeding wordt betaald in geld. Nochtans kan ProRail de vergoeding toekennen in een andere vorm dan betaling van een geldsom.

42. Inspraakreactie

De bewoners van de panden Paterswoldseweg 92, 92A, 92B & 94A dienen bezwaar in tegen de sloop/onteigening van hun panden.

Antwoord College van Burgemeester en Wethouders

Wij hebben kennis genomen van uw bezwaar. ProRail voert overleg met u. De inzet daarbij is om in minnelijk overleg met u tot een bevredigende oplossing te komen.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg



Ingenieursbureau Gemeente Groningen



Afzender: Janneke van Goethem
Datum: april 2014

Quickscan plangebied Tunnel Paterswoldseweg en omleidingen gebied

Doel

Ecologische quickscan met betrekking tot vaststellen van risico's in het kader van de Flora- en faunawet alsmede het stedelijk ecologisch beleid.

Reden: Tunnel Paterswoldseweg en (tijdelijke) wegomleggingen.

Methodiek

- Terreinbezoek: 9 april 2014
- Plangebied globaal onderzocht op mogelijk voorkomen van beschermde soorten en risico's/kansen m.b.t. het stedelijk ecologisch beleid.
- Plangebied dat is aangehouden is als figuur bijgevoegd.

Algemene beschrijving

Voor het project is men voornemens om in eerste instantie een tunnel aan te leggen onder de Paterswoldseweg om voor een betere bereikbaarheid van Groningen te zorgen met het openbaar vervoer. Ten tijde van de werkzaamheden zal het verkeer omgeleid worden.

Op het moment van de quickscan was nog niet duidelijk wat er precies in het plangebied zou gebeuren met betrekking tot ecologie. Daarom zijn vooral algemene risico's in kaart gebracht. Voor de quickscan is een aantal deelgebieden te onderscheiden die hieronder genoemd worden. Deze worden daarna besproken.

- Marwixkade, Theodorus Niemeyerstraat, Kleine badhuisstraat, Badhuisplein
- Koeriersterweg
- Paterswoldseweg
- Voormalig Nelfterrein
- Stephensonstraat, Hoornsediep
- Parkweg



Figuur 1 Het plangebied dat is onderzocht (gele delen).

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Marwikkade, Theodorus Niemeyerstraat, Kleine badhuisstraat, Badhuisplein

In dit deelgebied is een beperkte hoeveelheid 'groen' aanwezig en bovendien van matige ecologische kwaliteit. Langs de Marwikkade is gazon aanwezig met vooral aan de noordkant van de straat enkele bomen. De bomen zijn waarschijnlijk niet oud genoeg om holtes voor vleermuizen te bevatten. De kade zelf is grotendeels met stalen beschoeiing beschoeid en biedt daarom geen tot heel weinig mogelijkheden voor muurplanten. Beschermde soorten worden hier niet verwacht.

Op de hoek van de Marwikkade met de Theodorus Niemeyerstraat is een heel klein plantsoen aanwezig waar dicht struikgewas grenst aan een tuin met dichte struiken. Hier werden huismussen gehoord waarvoor het dichte struikgewas essentieel is als schuilplaats. Verder is een stalen hek met klimopbegroeiing aanwezig waar kleine vogels in zouden kunnen nestelen.

Het plangebied beslaat ook een deel van het Badhuisplein. Het deel dat binnen het plangebied valt bestaat uit een plantsoen met bomen en struiken. Zowel de bomen als struiken zijn ecologisch interessant omdat ze als nectarbron kunnen fungeren voor bijen maar bovendien ook vrucht dragen voor bijvoorbeeld vogels. Soorten die werden waargenomen zijn bijvoorbeeld, Aalbes, Kruisbes, Zwarte bes, Framboos, rozen en sierkersen.

Tenslotte was langs de Kleine badhuisstraat de hoeveelheid groen zeer beperkt aanwezig in de vorm van kleine geveltuintjes. Omdat verder geen groen aanwezig is, hebben deze geveltuintjes met soorten als Stokroos en Vlinderstruik wel een belangrijke ecologische waarde voor met name insecten en soms vogels.



Figuur 2 Links het kleine plantsoen op de hoek van de Marwikkade waar huismussen gehoord werden. Op de achtergrond het klimophek. Rechts het Badhuisplein met een nectarrijk en vruchtenrijk plantsoen.

Koeriersterweg

Dit deelgebied beslaat de weg tussen de huizen en het spoor. Het spoor zelf is niet onderzocht omdat ProRail/Grontmij hiervoor verantwoordelijk is en het spoor bovendien niet bereikbaar was. Overigens kan het wel goed zijn dat bijzondere plantensoorten aanwezig zijn in de schrale bodem. In ieder geval werd van afstand veel mos waargenomen dat vaak duidt op schrale omstandigheden en bijzondere groeiomgevingen.

Het gedeelte dat onderzocht wordt door de gemeente bestaat uit de weg met bomen erlangs en een vrij brede groenstrook direct naast de huidige busbaan. Deze groenstrook bestaat uit een kruidachtige vegetatie met bomen. De kruidachtige vegetatie kon niet optimaal onderzocht worden omdat het nog te vroeg in het seizoen is. Wat wel te zien was is dat de soortenrijkdom bijzonder hoog is en dat waarschijnlijk ooit een bloemrijk zaadmengsel is ingezaaid. Ook zijn her en der stinzenplanten aangeplant. Hoewel op dit moment alleen algemene soorten zoals Vergeet-mij-nietje, Gewone margriet en Herderstasje in bloei stonden, zijn ook bijzonderdere soorten zoals Bolderik en Kamgras aanwezig. Deze laatste twee soorten staan vermeld op de Nederlandse Rode Lijst van vaatplanten. Vooral Bolderik is in grote aantallen aanwezig. Verder is het bijzonder dat Bostulp aanwezig is. Deze soort komt niet veel voor in de stad en wordt vaak als doelsoort opgevoerd binnen het stedelijk ecologische beleid. Het is niet uitgesloten dat nog meer soorten van de Rode Lijst of zelfs beschermde soorten aanwezig zijn in de kruidachtige vegetatie. De bomen in de groenstrook zijn soms zodanig oud dat vogels of vleermuizen van de bomen gebruik zouden kunnen maken. Vooral de (dode) klimop in de bomen biedt beschutting. De bomen langs de weg zijn te jong om van grote ecologische waarde te kunnen zijn.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg



Figuur 3 Links de bloemrijke berm naast de busbaan waar onder andere Bolderik en Kamgras werden gevonden. Rechts Bostulp in dezelfde berm.

Paterswoldseweg

Een klein deel van de Paterswoldseweg ten noorden van het spoor is onderzocht door de gemeente. Dit deel bevat erg weinig groen. Het groen dat wel aanwezig is bestaat uit jonge bomen of geveltuintjes. De geveltuintjes zijn vooral van ecologisch belang omdat ze nectar bieden aan insecten en soms beschutting aan vogels.

Hoewel het buiten de scope van de gemeente viel, is ook kort gekeken naar het deel dat binnen de scope van ProRail/Grontmij valt ten noorden van het spoor. Vooral het groen naast de Niemeyerfabriek is van belang. Hier is een dichte taxushaag aanwezig en enkele grote bomen. Deze zouden van belang kunnen zijn voor kleine vogels maar ook voor vleermuizen (de bomen). Ten zuiden van het spoor is langs de Paterswoldseweg een brede groenstrook aanwezig. De groenstrook bestaat uit gazon met daarin stinzenplanten en her en der zijn plantvakken aanwezig met cultuurplanten en bomen. De cultuurplanten maar ook veel van de bomen zijn van belang voor insecten als nectarbron. Opvallend is het aantal bloesembomen. Ook de stinzenplanten en de daartussen groeiende Pinksterbloem zijn van belang voor vroege insecten zoals hommels, bijen en vlindersoorten zoals het Oranjetipje. Enkele van de grotere bomen kunnen van belang zijn voor vleermuizen.

In één van de gevels aan de westkant van de Paterswoldseweg werden sporen gevonden onder de dakrand. Deze zouden van vleermuizen maar ook van vogels kunnen zijn.

Langs de oostkant van de Paterswoldseweg en in de middenberm zijn bomen aangeplant. Meestal gaat het om zeer jonge bomen die nog geen ecologische waarde hebben. Soms betreft het echter oudere bomen die wel voor vleermuizen en vogels van belang zouden kunnen zijn.



Figuur 4 Links een aantal oude bomen en dichte stuiken in een verder kruidenrijk plantsoen langs de Paterswoldseweg. Rechts sporen van ofwel vleermuizen ofwel vogels onder de dakgoot langs de Paterswoldseweg.

Voormalig Nelfterrein

Net ten zuiden van het spoor op de hoek met het voormalig Nelfterrein staat een aantal gebouwen dat waarschijnlijk in een later stadium gesloopt zal worden. Het betreft zeer oude deels vervallen panden met veel kieren en gaten. De kans dat vleermuizen van de panden gebruik maken is groot. Ook zouden vleermuizen gebruik kunnen maken van de grotere bomen in de

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Ingenieursbureau Gemeente Groningen



tuinen van deze panden. Vogels zouden tevens in de bomen maar ook in de dichte klimop langs de perceelgrens kunnen broeden. Gierzwaluwen maken mogelijk gebruik van de te slopen gebouwen.

Het braakliggende Nelfterrein zelf bestaat uit een grotendeels met betonplaten verhard terrein waar door langdurig verval struiken, riet en kruidachtige planten doorheen groeien. Een deel van het terrein staat ook onder water. Aan de oostkant van het terrein langs het Noord Willemskanaal staat een rij bomen die aandoet als houtwal. Het is niet uitgesloten dat de hoge bomen en houtwal gebruikt worden door vleermuizen. De kans dat vleermuizen van dit deelgebied gebruik maken wordt nog versterkt door het ondiepe water dat op het terrein aanwezig is en dat een zeer goed milieu vormt voor insecten. De struikopslag en het Riet op het gehele terrein kunnen van belang zijn voor kleine vogels en zoogdieren. Amfibieën zouden gebruik kunnen maken van de ondiepe plassen op het terrein. Omdat het terrein door middel van een hek is afgesloten is het zeer rustig en daardoor waardevol voor dieren. Overigens is wel een gat in het hekwerk aanwezig waar duidelijk gebruik van wordt gemaakt door lokale bewoners (en de stadsecoloog voor het bezoek aan het plangebied). De ecologische waarde en potentie in dit gebied is redelijk hoog te noemen.



Figuur 5 Links het deels ondergelopen voormalig Nelfterrein. Rechts de te slopen panden langs de Paterswoldseweg op de hoek met het voormalig Nelfterrein.

Stephensonstraat, Hoornsediep

Vanaf het braakliggende terrein richting de Parkweg ligt het Hoornsediep. Het groen langs deze weg bestaat uit gazon met bomen langs het Noord Willemskanaal. De bomen deels te jong om veel ecologische waarde te hebben. Een aantal bomen zou echter geschikt kunnen zijn voor vleermuizen en vogels.

De Stephensonstraat is een rustig straatje dat aandoet als woonerf. Verspreid langs de straat zijn plantsoenen aanwezig met cultuurplanten en bomen. De bomen zijn grotendeels te klein om voor vleermuizen van belang te zijn. De cultuurplanten hebben wel waarde als nectarbron voor insecten.



Figuur 6 Links de Stephensonstraat met aan de linkerkant nieuwe volkstuinen. Rechts de 'houtwal' aan de rand van het voormalig Nelfterrein aan het eind van het Hoornsediep.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Ingenieursbureau Gemeente Groningen



Parkweg

Het enige groen langs deze weg bestaat uit bomen direct langs de weg. Voor een deel zijn de bomen te jong om van ecologische waarde te zijn maar een aantal bomen, met name aan de noordkant van de weg, is wel oud genoeg. Vleermuizen maar ook vogels zouden gebruik kunnen maken van de bomen.

Conclusie in het kader van de Ffwet

Er zijn geen wettelijk beschermde soorten aangetroffen behalve vogels. Vogels worden in Nederland allemaal beschermd gedurende het broedseizoen. Werkzaamheden moeten daarom uitgevoerd worden buiten het broedseizoen om verstoring te voorkomen. Indien bomen of bosschages moeten worden gekapt voor de werkzaamheden, moet dit ook buiten het broedseizoen gebeuren. Er zijn huismussen gehoord in het plantsoen op de hoek Marwikkade met de Theodorus Niemeyerstraat. Hoewel de mussen niet broeden in het plantsoen is de dichte begroeiing wel van groot belang als schuilmogelijkheid. Mussennesten zijn jaarrond beschermd, en het verdient dus aanbeveling de bosschages te sparen om broedsucces van de mussen te waarborgen. Gierzwaluwen maken mogelijk gebruik van de te slopen gebouwen. Hiernaar moet in een geschikt seizoen nader onderzoek worden gedaan. Dit kan door een extern bureau.

Er zijn enkele vaatplanten van de Nederlandse Rode Lijst aangetroffen namelijk Bolderik en Kamgras langs de Koeriersterweg. Het is niet uitgesloten dat nog meer vaatplanten van de Rode Lijst aanwezig zijn op deze locatie of zelfs wettelijk beschermde soorten. Aanbevolen wordt om in het zomerseizoen een volledige inventarisatie te maken. Dat kan door een stadsecoloog gebeuren of door een extern bureau.

Op diverse plaatsen is potentie voor vleermuizen vastgesteld. Deze soortgroep is streng beschermd onder de Flora- en faunawet. Het gaat dan om de te slopen gebouwen langs de Paterswoldseweg direct ten zuiden van het spoor. Daarnaast gaat het om een heel aantal oudere bomen met name langs de Paterswoldseweg maar ook langs het Hoornsediep, de Parkweg, de Koeriersterweg en op het Nelfterrein. Aanbevolen wordt om aanvullend onderzoek te laten doen door een extern bureau.

Er kan niet uitgesloten worden dat amfibieën gebruik maken van het deels ondergelopen Nelfterrein. Alle in Nederland voorkomende amfibieën zijn beschermd doch in verschillende mate. Verwacht wordt dat op het Nelfterrein alleen lichtbeschermd amfibieën voorkomen. Er hoeft derhalve geen verder onderzoek plaats te vinden omdat voor lichtbeschermd soorten van de Flora- en faunawet een algemene vrijstelling geldt. Het verdient wel aanbeveling om in de nieuwe situatie ruimte in te plannen voor amfibieën in de vorm van ecologisch waardevolle waterpartijen. Verder blijft de algemene Zorgplicht gelden.

Conclusie in het kader van het stedelijk ecologisch beleid en adviezen

Op de kaart van de Stedelijke Ecologische Structuur (2014) zijn de Koeriersterweg en het Hoornsediep aangegeven als Ecologische groenverbinding. De noordzijde van het Nelfterrein (het verlengde van de Koeriersterweg) is aangewezen als te ontwikkelen groenverbinding.

Deze gebieden behoren zoals hierboven vermeld tot de SES en daarmee tot de basisgroenstructuur (Groenstructuurplan 2009). Hiervoor geldt dat als behoud niet mogelijk is zowel oppervlakteverlies als kwaliteitsverlies gecompenseerd moeten worden.

Aanbevolen wordt:

- De bestaande ecologische kwaliteit langs de Koeriersterweg zoveel mogelijk te sparen (afschermen tijdens de werkzaamheden indien mogelijk)
- Daar waar de berm bij de Koeriersterweg aangetast wordt deze, na afloop van de werkzaamheden, opnieuw inzaaien (mengsel oost-west, Cruydt Hoeck). Dit zaadmengsel is hier waarschijnlijk ook in het verleden ingezaaid.
- Bermen langs de noordzijde van het Nelfterrein inzaaien met kruidenmengsel die aansluit op de Koeriersterweg
- Behouden cq creëren van schrale kruidenrijke nectarvegetaties langs het spoor ter hoogte van het Nelfterrein.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Ingenieursbureau Gemeente Groningen



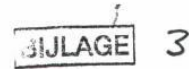
- Verspreid aanplanten van enkele bomen en inheemse struiken als Eenstijlige meidoorn, Zwarte els, Gewone vlier, Sporkehout, Gele kornoelje, Gelderse roos, Sleedoorn, Hazelaar langs de noordkant van het Nelfterrein.
- Streven naar behoud van groen(singels) op het Nelfterrein.
- Hekwerken langs het spoor 'vergroenen' door bijvoorbeeld klimop aan te planten.
- Groenstrook met bomen langs het Hoornsediep behouden en versterken. Kruidenmengsel inzaaien op plek waar nu gazon is. Aansluiten op inrichting noordelijke deel Nelfterrein.

Overige aanbevelingen

Hoewel een groot deel van het plangebied niet binnen de SES valt of beschermde soorten bevat, verdient het toch aanbeveling om het groen hier te sparen of te versterken om verstening van de stad te voorkomen. Onderstaand daarom enkele algemene aanbevelingen.

- Groenstroken langs de Paterswoldseweg behouden. Indien niet mogelijk, nieuwe groenstroken in het ontwerp opnemen die huidige ecologische waarde compenseert. Gedacht moet worden aan de functie voor insecten, vogels en vleermuizen.
- Oude bomen (met klimop) in het hele plangebied zoveel mogelijk sparen. Indien niet mogelijk vleermuiskasten ophangen ter compensatie en elders nieuwe bomen aanplanten die oud kunnen worden voor potentie in de toekomst.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg



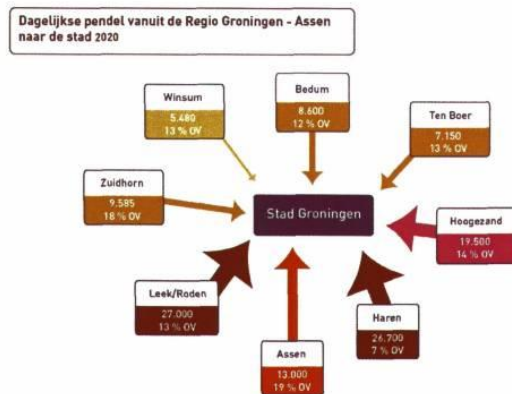
Nut en noodzaak tunnel Paterswoldseweg

1. Inleiding

Om de achterliggende redenen van de keuze voor een tunnel voor alle verkeer bij de overweg Paterswoldseweg uit te leggen, is het belangrijk om te schetsen hoe deze opdracht ontstaan is. De vraag om deze oplossing te willen realiseren komt voort uit een grotere opgave om de stad Groningen goed bereikbaar te houden. Een goede bereikbaarheid van de stad is belangrijk voor de stad en regio, want een goede bereikbaarheid draagt bij aan het woon- en leefklimaat van de stad en regio. Hieronder wordt daarom eerst begonnen met een korte verwijzing naar de visie die ten grondslag ligt aan verschillende bereikbaarheidsprojecten, waaronder ook veel openbaar vervoer (OV) projecten. Deze projecten zijn weer op te delen in verschillende deelprojecten, waarvan de tunnel bij de Paterswoldseweg er één is. Op die manier is in de afgelopen jaren van een vrij grote opgave uit de visie toegewerkt naar verschillende hele concrete deelopgaven, zoals het zo goed mogelijk willen inpassen van een tunnel voor alle verkeer ter vervanging van de overweg bij de Paterswoldseweg.

2. Achterliggende visie

In 2008 is er voor de periode tot en met 2020 in opdracht van de Regio Groningen-Assen een visie opgesteld (Raamwerk RegioRail) voor het bereikbaar houden van de stad Groningen als belangrijkste economische motor van de regio Groningen-Assen met als belangrijke basis de openbaar vervoer projecten die benoemd zijn in het Regiospecifiek Pakket (RSP). De OV-projecten met de meeste relatie met de tunnel bij de Paterswoldseweg zijn in hoofdstuk 3 benoemd. Het Regiospecifiek Pakket en de bijbehorende financiële middelen zijn samengesteld na het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn (spoorlijn Schiphol-Lelystad-Heerenveen-Groningen). De achterliggende reden voor deze grote inzet hierop is dat het voor het bereikbaar houden van de stad en regio belangrijk is om, naast investeringen in bestaande wegen, een forse (kwaliteits)impuls te geven aan (het gebruik van) het openbaar vervoer. Binnen de dienstregeling van met name het spoorvervoer is met gerichte investeringen veel ruimte om uitbreidingen te kunnen realiseren. Op de pendels vanuit Leek/Roden en Ten Boer na ligt er vanuit elke richting van de belangrijkste dagelijkse pendel naar de stad Groningen een spoorlijn als mogelijk alternatief voor het autoverkeer.



Bron: Raamwerk RegioRail (2008).

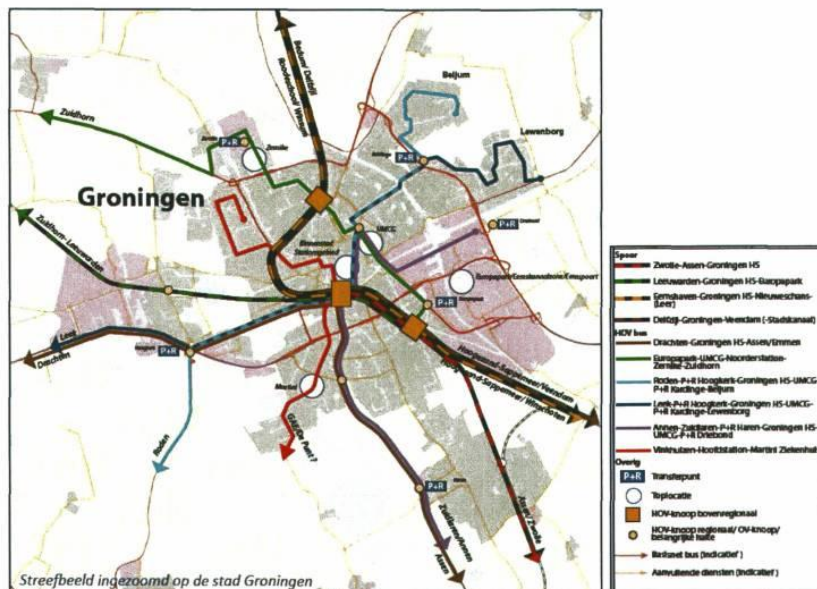
In 2013 heeft de visie uit 2008 een update gekregen voor het openbaar vervoerdeel, nadat een aantal openbaar vervoer projecten (RegioTram en de spoorlijn Groningen-Heerenveen) niet door zijn gegaan. Enkele belangrijke uitgangspunten uit deze nieuwe HOV-visie (hoogwaardig openbaar vervoer) staan op de volgende pagina weergegeven. De HOV-visie van de Regio Groningen-Assen staat ook ter informatie op de website van het project tunnel Paterswoldseweg¹.

¹ Te bereiken via gemeente.groningen.nl/badstratenbuurt <http://gemeente.groningen.nl/grunobuurt> gemeente.groningen.nl/laanhuizen of <http://gemeente.groningen.nl/zeeheldenbuurt>

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

- Het Openbaar Vervoernetwerk is samenhangend, van hoge kwaliteit (snel, frequent en betrouwbaar), herkenbaar, efficiënt, en logisch voor de reiziger.
- Het sneller en efficiënter maken van het OV zorgt voor meer reizigers en minder kosten. Voor bussen worden snelle (obstakelvrije) assen ingericht (HOV-assen).
- Versnellen naar grotere afstanden (o.a. Zwolle, Leeuwarden, Bremen, Heerenveen/Drachten en Gieten/Emmen) en verdichten op kleinere afstanden (o.a. Assen, Leek, Roden, Zuidhorn en Annen/Zuidlaren).

De HOV-visie (2013) heeft als basis de openbaar vervoer-projecten die op dit moment al nader uitgewerkt worden of inmiddels gerealiseerd zijn (zoals de spoorlijn naar Veendam) vanuit de visie uit 2008. Daarnaast zijn er een aantal aanvullende projecten gestart, ter vervanging van de geschrapte openbaar vervoer-projecten. In figuur 1 is het streefbeeld van de HOV-visie voor 2020 weergegeven (bron: HOV-visie Regio Groningen-Assen).



De forse inzet vanuit de visie op het verbeteren van het openbaar vervoer om de stad Groningen bereikbaar te houden, is ook ingegeven door de al gerealiseerde reizigersgroei in de periode 2000 tot 2011. In de HOV-visie (2013) wordt hierover het volgende gezegd:

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Uit de geïnterviewde gegevens in het kader van de Netwerkanalyse 2013 blijkt namelijk dat het gebruik van het Openbaar Vervoer van en naar Groningen tussen 2000 en 2011 is toegenomen met 23%, tot circa 86.000 reizigers per etmaal. In de afgelopen periode zijn enkele grote HOV-projecten gerealiseerd, waaronder frequentieverhogingen van Q-liners, reactivering van de spoorlijn Groningen-Veendam, realisatie van station Europapark, transferia en busbanen en de introductie van de P+R buslijnen.

De cijfers tonen aan dat er een sterke relatie is tussen kwaliteitsverbetering en stijging van reizigersaantallen. Dat geldt met name op de sterke verbindingen. De grootste stijgingen vonden plaats vanuit de corridors Roden/Leek/Drachten, Assen/Hondsrug en Zuidhorn/Leeuwarden naar de stad Groningen.

Naast het goed opvangen van de gerealiseerde reizigersgroei en de inzet op verdere groei van het OV-gebruik in de komende jaren is ook de opgave vanuit de provincie Groningen voor het willen verduurzamen van het OV in dit verband van belang om hier te noemen. Mede met het oog op het eindigen van de huidige treinconcessie met vervoerder Arriva per eind 2020 loopt er de komende jaren een onderzoek naar de verschillende mogelijkheden om de spoorlijnen in de provincie Groningen duurzamer te maken.

Het begin van een nieuwe treinconcessie met een nieuwe vervoerder is een erg geschikt moment voor het wijzigen van het materieel. Dit kan bijvoorbeeld door deze geschikt te maken voor elektrisch aangedreven treinen in plaats van de huidige dieseltreinen, maar er wordt ook naar allerlei andere oplossingen gekeken zoals treinen met batterijen of hybride treinen die bijvoorbeeld alleen bij de stations bovenleiding nodig hebben. Treinmateriaal dat meer richting lightrail gaat, kan zeker voor het verdichten op korte afstanden mogelijkheden bieden om dit beter en wellicht eerder te realiseren. Dit komt onder meer doordat met dit materieel de jaarlijkse kosten waarschijnlijk naar beneden gebracht kunnen worden.

3. Relatie visie en tunnel Paterswoldseweg

Tijdens de bijeenkomst op 4 maart zal de visie kort worden toegelicht en is er desgewenst de gelegenheid om nadere vragen te stellen. Voor de tunnel bij de overweg Paterswoldseweg zijn vier OV-projecten en een wegenproject die deel uitmaken van de bovenstaande visie en het RSP echt van belang:

- 1) Extra Snelrein Groningen-Leeuwarden (ESGL);
- 2) Busbaan HOV-west;
- 3) Spoorknoop Groningen;
- 4) Spoorlijn Groningen - Heerenveen;
- 5) Aanpak Zuidelijke Ringweg (ZRW).

Begin 2012 is geconcludeerd dat bij de realisatie van de vier bovengenoemde OV-projecten, zowel de overweg bij de Peizerweg als de overweg bij de Paterswoldseweg ongelijkvloers gemaakt moeten worden. Het aantal extra treinen en de daarvoor benodigde uitbreiding van het aantal sporen zorgen er voor dat het autoverkeer en het langzaam verkeer zowel vanuit de overwegveiligheid als vanuit de doorstroming beide overwegen niet meer gelijkvloers kan passeren.

4. Wijzigingen in de OV-projecten

In de afgelopen jaren zijn er een aantal besluiten genomen, die van invloed zijn op de hierboven aangegeven conclusie dat zowel de overweg Paterswoldseweg als de overweg Peizerweg ongelijkvloers gemaakt moet worden.

4.1 Spoorlijn Groningen-Heerenveen

Eind 2012 is formeel besloten om te stoppen met het project spoorlijn Groningen-Heerenveen. Hierdoor is het aantal extra treinen voor beide overwegen voorlopig beperkt tot de extra snelreinen op het traject Groningen-Leeuwarden.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

4.2 *Project Spoorknop Groningen*

Het project Spoorknop Groningen omvat alle OV-verbeteringen op en rond het Hoofdstation Groningen, zoals bijvoorbeeld het koppelen van de lijnen naar Roodeschool en Delfzijl aan de lijnen naar Veendam en Nieuweschans. En ook het zo kort mogelijk na elkaar binnenkomen van de treinen uit alle richtingen op het Hoofdstation, zodat voor elke lijn zoveel en goed mogelijke aansluitingen gerealiseerd kunnen worden. Voor dit project zijn de afgelopen jaren veel verschillende varianten bekeken, waarbij ook meerdere varianten met drie of vier sporen op de overweg Paterswoldseweg. Inmiddels resteren er alleen nog varianten die uitgaan van de huidige twee sporen en een ruimte-reservering voor een derde en vierde spoor. Dit is ook hoe het nu in de plannen voor de tunnel bij de overweg Paterswoldseweg is meegenomen.

4.3 *Project ESGL en busbaan HOV-west*

Doordat het aantal extra treinen en het aantal extra sporen in de afgelopen periode vanwege de wijzigingen in bovenstaande projecten lager is dan waar in 2011 rekening mee is gehouden, is de impact op de overwegen Peizerweg en Paterswoldseweg voorlopig ook minder groot. Op korte termijn zorgen de OV-projecten ESGL en de busbaan HOV-west voor de grootste veranderingen.

5. **Nieuwe risicoanalyse voor de overwegveiligheid**

Door het niet doorgaan van het project spoorlijn Groningen-Heerenveen is het nodig om de conclusie uit 2012 ten aanzien van de overwegveiligheid aan te passen. Zoals in hoofdstuk 3 al is beschreven, is er destijds geconcludeerd dat de overwegen Peizerweg en Paterswoldseweg allebei ongelijkvloers moeten worden. Doordat er met het wegvallen van het project Groningen-Heerenveen voorlopig minder extra treinen en extra sporen gerealiseerd worden, is er specifiek een nadere overwegveiligheid risicoanalyse uitgevoerd als gevolg van het rijden van een extra sneltrein van Groningen naar Leeuwarden.

De uitkomsten van deze analyse geven aan dat er minimaal één verkeersstroom (autoverkeer of langzaam verkeer) af moet op zowel de Paterswoldseweg als de Peizerweg. Indien het niet haalbaar blijkt te zijn om bij beide overwegen een verkeersstroom af te sluiten, dan dient er een ongelijkvloerse kruising (tunnel) gerealiseerd te worden. De uitkomsten van deze analyse zijn te vinden op de website van het project tunnel Paterswoldseweg, in het document Risicoanalyse overwegen van 5 juli 2013.

6. **Nut en noodzaak project ESGL**

6.1 *Doel project ESGL*

Het project ESGL heeft als doel om een extra sneltrein per uur te realiseren tussen Groningen en Leeuwarden. Daarmee komt het aantal treinen overdag tussen beide steden op vier per uur per richting: twee stoptreinen en twee sneltreinen. Daarnaast rijdt er in de ochtendspits nog een pendeltrein tussen Groningen en Zuidhorn. Voor het realiseren van de extra sneltreinen zijn verspreid over de hele spoorlijn maatregelen nodig, waaronder een gedeeltelijke spoorverdubbeling, snelheidsverhogingen, perronverlengingen, een keerspoor bij Zuidhorn voor de pendeltrein, geluidwerende maatregelen en maatregelen aan de overwegen.

6.2 *Nut project ESGL*

Het nut van het project ESGL komt voort uit de in hoofdstuk 2 beschreven visie. Door het inzetten van een extra sneltrein per uur op deze spoorlijn ontstaat op dit traject de gewenste kwaliteitsimpuls (snel, frequent en betrouwbaar), waarbij elk kwartier een trein vertrekt vanuit Groningen naar Leeuwarden. Van drie naar vier treinen per uur op deze spoorlijn geeft ook een impuls aan het totale OV-systeem in dit gebied, doordat het voor bussen en andere treinen makkelijker wordt om goede aansluitingen en overstapmogelijkheden aan te bieden bij een kwartierligging van de treinen. Hierdoor kunnen in Groningen (in combinatie met het project Spoorknop Groningen) en Leeuwarden, maar ook in een aantal tussenliggende plaatsen knooppunten gerealiseerd worden. Voor de aansluitingen op het Hoofdstation in Groningen geldt namelijk dat er sinds 2013 al vier treinen per uur van de NS rijden en dat ook de combinatie van de lijnen Roodeschool en Delfzijl met Veendam en Nieuweschans er voor zorgt dat uit deze richtingen elk kwartier een trein kan binnenkomen op het Hoofdstation.

Daarnaast gaan de sneltreinen nog nadrukkelijker als alternatief fungeren voor de auto op het traject Groningen-Leeuwarden, doordat ze elk half uur gaan rijden en mede door de snelheidsverhogingen ook qua reistijd met de auto kunnen concurreren. Dit past goed bij de visie om het OV op de lange afstanden te versnellen.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

6.3 Noodzaak project ESGL

Naast het nut is er ook een noodzaak voor het realiseren van dit project. In de afgelopen jaren zijn er in de spitsperiodes regelmatig problemen geweest met de capaciteit van de huidige treinen op onder andere de spoorlijn Groningen-Leeuwarden. In de drukste treinen moeten nog steeds vaak veel mensen staan en in sommige gevallen zijn er zelfs reizigers op de perrons achtergebleven. De verwachting is dat de groei op onder andere deze spoorlijn in elk geval tot en met 2020 blijft doorzetten. Om de huidige en toekomstige capaciteitsproblemen goed aan te kunnen pakken, is zowel de inzet van een extra sneltrein per uur als de inzet van langere treinen noodzakelijk. Met het project ESGL kunnen beide oplossingen gerealiseerd worden.

7. Nut en noodzaak project busbaan HOV-west

7.1 Doel project busbaan HOV-west

Het project busbaan HOV-west heeft als doel het laatste deel van de busbaan uit de regio Leek/Roden en Hoogkerk vanaf de overweg bij de Paterswoldseweg langs het spoor door te trekken naar het Hoofdstation. Voor het aanleggen van het laatste deel van deze busbaan, is het onder meer nodig om de Paterswoldseweg ongelijkvloers te kruisen, mede gezien de naastgelegen overweg.

7.2 Nut project busbaan HOV-west

Het nut van de busbaan sluit ook weer goed aan op de beoogde doelen van de bovengenoemde visie om op de belangrijkste lijnen van en naar de stad openbaar vervoer aan te bieden met een hoge kwaliteit, oftewel snel, frequent en betrouwbaar. Daar waar geen spoor ligt, is dit het beste te realiseren met een vrije busbaan. De verbinding richting Hoogkerk, Leek en Roden is qua reizigersaantallen een hele belangrijke verbinding van en naar de stad Groningen en na het wegvallen van de plannen voor de spoorlijn Groningen-Heerenveen rechtvaardigt dit een forse inzet op zo goed mogelijk busvervoer. Naast de bussen richting Hoogkerk, Leek en Roden maken bijvoorbeeld ook de bussen naar Heerenveen en Drachten gebruik van deze busbaan.

7.3 Noodzaak project busbaan HOV-west

Naast het nut van de busbaan vanuit de beoogde kwaliteitsimpuls is er ook een noodzaak om het laatste deel van de busbaan zo snel mogelijk te willen realiseren. Deze noodzaak komt deels ook terug in de visie, waarin benoemd wordt dat de investeringen in het busvervoer zoveel mogelijk tot een hogere kwaliteit en lagere kosten moeten leiden. Op dit moment rijden de bussen vanaf de Paterswoldseweg nog via de Parkweg en het Emmaviaduct naar het Hoofdstation. Dit stukje omrijden kost in de jaarlijkse exploitatiekosten voor de bussen erg veel geld, mede doordat het om vrij veel bussen gaat en doordat er meerdere stoplichten op deze route liggen. Met de aanleg van het laatste deel van de busbaan wordt voor elke bus een paar minuten reistijd gewonnen, wat in combinatie met de tunnel bij het Hoofdstation voor de totale jaarlijkse kosten een forse besparing oplevert. Deze besparing wordt op dit moment ingeschat op ongeveer € 1 á 1,5 miljoen per jaar.

Daarnaast is er ook vanuit de doorstroming op de kruising van de Paterswoldseweg met de Parkweg een noodzaak om het laatste deel van de busbaan te realiseren. Doordat het busvervoer richting de Parkweg voorrang krijgt bij de stoplichten, levert dit nu al regelmatig lange wachtrijen van zowel het auto- als het fietsverkeer op bij dit kruispunt. Gezien de verwachting van de gemeente dat de Paterswoldseweg in de nabije toekomst alleen nog maar belangrijker wordt als ontsluitingsweg, is er een groot belang om de bussen van dit kruispunt af te halen. Dit geldt zowel tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg als in de definitieve situatie na realisatie van dat project.

8. Afweging tussen de overwegen Peizerweg en Paterswoldseweg

8.1 Afsluiten overwegen

ProRail, de gemeente en de provincie Groningen hebben bekeken of het verkeerskundig gezien haalbaar is om de overweg Peizerweg en de overweg Paterswoldseweg voor autoverkeer of fietsverkeer af te sluiten. Gezien het grote belang van de Paterswoldseweg als ontsluitingsroute van en naar het centrum voor zowel fietsers als auto's, is al vrij snel geconcludeerd dat het afsluiten van de overweg Paterswoldseweg voor langzaam verkeer of autoverkeer geen realistische optie is. Dit zou voor veel langzaam verkeer en autoverkeer omrijden betekenen en levert daardoor grote knelpunten op in de verkeersafwikkeling op enkele andere wegen.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

De overweg Peizerweg is voor het fietsverkeer ook een erg belangrijke verbinding. Bovendien wordt het netwerk voor langzaam verkeer onderbroken bij afsluiting van deze overweg voor langzaam verkeer, waardoor veel fietsers een stuk moeten omrijden. Afsluiten voor langzaam verkeer is hier dan ook geen realistische optie. Het afsluiten van de overweg Peizerweg voor autoverkeer lijkt op voorhand minder ingrijpend dan de Paterswoldseweg. Echter een belangrijke conclusie uit de verkeersanalyse van begin 2012 is dat het verkeer uitwijkt naar de Paterswoldseweg, waardoor de overweg ongelijkvloers moet zijn. Anders gezegd: het 'spoorwegveiligheidsprobleem' wordt verschoven en niet opgelost. Het autoverkeer wordt dan verplaatst, waardoor de verkeersdruk bij onder meer de overwegen Paterswoldseweg en Hoendiep en ook de verkeersdruk op de Eeldersingel sterk toeneemt. Verder is dan in elk geval een nieuwe ontsluiting voor de achterliggende wijken naar de Westelijke Ringweg nodig.

8.2 Ongelijkvloerse oplossingen

Vanuit de bovenstaande conclusie is gekeken op welke plek het beste een tunnel gerealiseerd kan worden, bij de overweg Peizerweg of de overweg Paterswoldseweg. Voor het maken van deze afweging zijn verschillende factoren meegenomen:

- 1) Overwegveiligheid;
- 2) Doorstroming;
- 3) Inpassing.

8.2.1 Overwegveiligheid

Voor beide overwegen geldt dat deze in de huidige situatie al een groot risico vormen met het oog op overwegveiligheid. Uit de risicoanalyse² blijkt dat de overweg bij de Paterswoldseweg in de huidige situatie in een hogere risicocategorie valt dan de overweg bij de Peizerweg. Dit heeft onder andere te maken met de korte afstand van de overweg Paterswoldseweg tot het station, waardoor deze overweg relatief lang gesloten is. Daarnaast speelt ook de belangrijke functie van de Paterswoldseweg in het afwikkelen van het langzaam verkeer en autoverkeer hierin een rol. De Paterswoldseweg is wat dat betreft zwaarder belast dan de Peizerweg. Door de langere en onregelmatige sluitingstijd van de overwegbomen en doordat er meer verkeer op de weg rijdt, is het risico op ongevallen ook hoger. De conclusie uit de risicoanalyse is daarom dan ook dat een ongelijkvloerse kruising bij de overweg Paterswoldseweg de meest (kosten)effectieve maatregel is om overwegveiligheid te vergroten.

8.2.2 Doorstroming

Voor beide overwegen geldt dat deze in de huidige situatie een nadelig effect heeft op de doorstroming van het verkeer. Met de extra sneltreinen nemen de zogeheten dichtligtijden van beide overwegen verder toe. In de onderstaande tabel zijn de dichtligtijden voor beide situaties weergegeven:

Dichtligtijden	Paterswoldseweg	Peizerweg
Huidige situatie	13 min/uur (22%)	12 min/uur (20%)
+ Extra trein Leeuwarden	15 min/uur (25%)	13 min/uur (22%)

Dit betekent dat de overweg bij de Paterswoldseweg met de extra sneltreinen overdag een kwart van elk uur gesloten is en de overweg bij de Peizerweg met 13 minuten per uur 2 minuten minder. Gekeken naar deze dichtligtijden en het belang van de Paterswoldseweg als ontsluitingsweg van en naar het centrum, is er gekozen vanuit het oogpunt van de doorstroming om eerst iets aan de overweg Paterswoldseweg te doen.

8.2.3 Inpassing

² Te vinden via gemeente.groningen.nl/badstratenbuurt of <http://gemeente.groningen.nl/grunobuurt> of gemeente.groningen.nl/laanhuisen of <http://gemeente.groningen.nl/zeeheldenbuurt>

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Bij zowel de spoorwegovergang Paterswoldseweg als bij de Peizerweg is gekeken of een tunnel voor al het verkeer, een tunnel voor alleen autoverkeer en een tunnel voor langzaam verkeer inpasbaar is.

Het aanleggen van een tunnel voor al het verkeer en voor alleen het autoverkeer bij de Peizerweg is alleen mogelijk als ook de toeleidende wegen rigoureus worden aangepast. Zo is bijvoorbeeld de tunnel aan de zuidkant nog niet boven als deze de busbaan moet kruisen. Indien er dan voor gekozen wordt om ook ongelijkvloers de busbaan te kruisen, moeten ook de toe- en afrit van de Westelijke Ringweg worden aangepast. Voor deze grootschalige aanpassingen is beperkte ruimte en de kosten hiervan zijn extreem hoog. De conclusie is dan ook dat een tunnel voor al het verkeer bij de spoorwegovergang Peizerweg erg duur en moeilijk inpasbaar is.

Een tunnel voor alleen langzaam verkeer is hier wel mogelijk. Bij een tunnel voor langzaam verkeer is het niet mogelijk om het autoverkeer bij de Peizerweg gelijkvloers te laten kruisen. Kiezen voor een tunnel voor langzaam verkeer bij de Peizerweg betekent dan ook dat autoverkeer andere routes moet zoeken. Voor een deel van het verkeer ligt de Paterswoldseweg dan voor de hand. Bij het houden van een gelijkvloerse overgang bij de Paterswoldseweg verschuift dan het 'spoorwegveiligheidsprobleem' en wordt dit niet opgelost. Weghalen van autoverkeer c.q. aanleg van een fietstunnel bij de spoorwegovergang Peizerweg levert dus alleen voordelen voor de spoorwegveiligheid op als er een autotunnel of tunnel voor al het verkeer bij de Paterswoldseweg ligt.

Bij de Paterswoldseweg neemt een tunnel voor al het verkeer qua breedte de minste ruimte in. Het ruimtebeslag van een tunnel voor langzaam verkeer en het gelijkvloers houden van autoverkeer is zeker in de breedte meer dan alleen een tunnel voor al het verkeer. Dat geldt ook voor een autotunnel met langzaam verkeer gelijkvloers. Ook betekent het weghalen van autoverkeer op de Paterswoldseweg dat dit alleen een verbetering van de spoorwegveiligheid betekent als er een tunnel voor autoverkeer bij de Peizerweg is. Anders verschuift het spoorwegveiligheidsprobleem zich. Maar zoals hierboven beschreven is bij de Peizerweg een tunnel voor autoverkeer erg duur en moeilijk inpasbaar.

9. Nut en noodzaak tunnel voor alle verkeer

Alle bovengenoemde factoren wijzen uit dat het beter is om eerst een ongelijkvloerse kruising te realiseren bij de overweg Paterswoldseweg dan bij de overweg Peizerweg. Vervolgens is een afweging gemaakt of een tunnel voor alleen langzaam verkeer een optie is of dat beter direct gekozen kan worden voor een tunnel voor alle verkeer. Verschillende factoren spelen hierbij een rol, die grotendeels ook al benoemd zijn in de visie en de verschillende afwegingen hierboven:

- 1) Doorstroming;
- 2) Busbaan HOV-west;
- 3) Inpassing;
- 4) Toekomstvastheid;
- 5) Overwegveiligheid;

9.1 Doorstroming

Bij de afweging tussen het aanpassen van de overweg Paterswoldseweg of de overweg Peizerweg is al aangegeven dat de overweg bij de Paterswoldseweg een erg belangrijke verbinding is van en naar het centrum voor zowel langzaam verkeer als autoverkeer. Onder andere tijdens de spitsperiodes levert dit in de huidige situatie soms al knelpunten op qua doorstroming. Eén van deze knelpunten is de dichtligtijd van de overweg. Met de extra sneltreinen loopt deze dichtligtijd op tot een kwartier per uur. Aan de andere kant verwacht de gemeente dat het belang van de Paterswoldseweg als verbinding voor zowel langzaam verkeer als autoverkeer alleen maar verder toe gaat nemen de komende jaren. Dat geldt zowel in de tijdelijke situatie tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg, als in de definitieve situatie daarna. Voor beide situaties is het noodzakelijk om de doorstroming te verbeteren, gezien de toename van het verkeer. Het realiseren van een tunnel voor alle verkeer is hiervoor de beste oplossing, aangezien dit zowel voor het langzaam verkeer als het autoverkeer het knelpunt van de overweg weghaalt.

9.2 Busbaan HOV-west

Bij de keuze tussen een ongelijkvloerse kruising voor alleen langzaam verkeer of alle verkeer spelen naast het project ESGL ook andere projecten een rol in de afweging. Een belangrijk project dat een sterke relatie met het aanpassen van de overweg heeft, is het al eerder genoemde project voor het

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

realiseren van het laatste deel van de busbaan HOV-west. Deze busbaan loopt parallel aan het spoor en moet vlak voor de overweg de Paterswoldseweg ongelijkvloers kruisen. Dit is qua inpassing en kosten het beste te realiseren door deze projecten in één keer gezamenlijk aan te pakken en het dek voor een tunnel voor alle verkeer onder de sporen door uit te breiden met een deel voor de busbaan. Indien alleen een tunnel voor langzaam verkeer gerealiseerd wordt, is het combineren van deze projecten geen optie. In dat geval zou een tunnel voor langzaam verkeer onder de sporen door gerealiseerd moeten worden, een aparte vaste brug voor de busbaan over de Paterswoldseweg en de tunnel heen en blijft daarnaast het autoverkeer gebruik maken van de huidige overweg. Dit levert naast hogere kosten ook knelpunten op ten aanzien van factoren zoals: overwegveiligheid, inpassing, toekomstvastheid, doorstroming op. Hieronder wordt daar nader op ingegaan.

9.3 Inpassing

Zoals hierboven beschreven is het afsluiten van de spoorwegovergang Paterswoldseweg voor alle doelgroepen, autoverkeer of alleen langzaam verkeer niet wenselijk. De smalste oplossing als minimaal één doelgroep van de overweg wordt gehaald, is een tunnel voor al het verkeer. Want met een tunnel voor autoverkeer en een gelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer of andersom is er in de breedte meer ruimte nodig. Daar komt de aanleg van de busbaan parallel langs het spoor bij. Deze kan makkelijker worden ingepast als er een tunnel onder het spoor voor al het verkeer ligt. Want als er voor gekozen wordt om één doelgroep van de overweg te halen, dan moet de busbaan parallel langs het spoor door middel van een brug de tunnel van deze doelgroep en de andere doelgroep op maaiveld kruisen.

Kijkend naar de kosten is een voor langzaam verkeer meest wenselijke tunnel nagenoeg even duur als een tunnel voor al het verkeer. De voor langzaam verkeer meest wenselijke oplossing, onder andere vanuit inpassing en verkeersveiligheid gezien, is namelijk dat fietsers en voetgangers niet voor en na de tunnel moeten oversteken. Bij een tunnel voor langzaam verkeer aan één zijde is dit voor één richting het geval. De meest wenselijke oplossing voor het langzaam verkeer is dan twee tunnels; aan beide kanten van de autorijbaan dus een tunnel voor langzaam verkeer. Dit is nagenoeg even duur en misschien zelfs wel duurder dan een oplossing voor al het verkeer. Ook is het nu gelijk verbreden van een autotunnel tot een tunnel voor al het verkeer fors goedkoper. Later alsnog een fietstunnel naast de autotunnel aanleggen of een al bestaande autotunnel verbreden voor de fietsers is fors duurder. Ook voor de inpassing is het beter om gelijk voor een tunnel voor al het verkeer te kiezen. Want gelijk kiezen voor een tunnel voor al het verkeer levert de makkelijkst in te passen variant op.

9.4 Toekomstvastheid

Een ander belangrijk argument om nu gelijk te kiezen voor een tunnel voor alle verkeer is de toekomstvastheid van deze oplossing. Zoals hierboven beschreven is, is het realiseren van een tunnel voor alleen langzaam verkeer strikt kijkend vanuit het project ESGL voldoende. In deze notitie is al aangegeven dat er naast dit project nog verschillende andere factoren een rol spelen in de uiteindelijke afweging voor de te kiezen oplossing.

Naast factoren als doorstroming en raakvlakken met projecten als de busbaan HOV-west, is het ook van belang om de toekomstvastheid van de te kiezen oplossing mee te nemen in de afweging. De te realiseren tunnel zal er immers voor meerdere decennia komen te liggen. In de korte omschrijving van de visie tot 2020 hierboven is al aangegeven dat het gebruik van het openbaar vervoer in de provincie Groningen in de afgelopen jaren fors gegroeid is. Dit geldt aan de kant van de overweg Paterswoldseweg zowel voor de spoorlijnen naar Leeuwarden en Roodeschool als de busverbinding richting Roden en Leek. De spoorlijn naar Delfzijl is qua reizigersaantallen redelijk stabiel.

Om deze reizigersgroei op te vangen en verdere groei te stimuleren, zoals beoogd vanuit de visie voor het bereikbaar houden van de stad Groningen, worden tot 2020 verschillende projecten gerealiseerd zoals ESGL en de busbaan HOV-west. Conform de visie wordt ingezet op het versnellen voor de langere afstanden en verdichten voor de korte afstanden. Vanuit dit laatste punt zijn er in de afgelopen vijf jaar ook pendeltreinen gaan rijden tijdens de spitsuren naar onder andere Zuidhorn en Winsum. De verwachting is dat met de realisatie van de bovengenoemde projecten in de komende jaren het OV tot en met 2020 op het gewenste en benodigde kwaliteitsniveau gebracht kan worden.

Het is echter de vraag of dit voor de periode na 2020 ook voldoende gaat zijn. De verwachting is dat de groei op in elk geval de drie bovengenoemde verbindingen naar Leeuwarden, Roodeschool en

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Roden/Leek ook na 2020, mede gestimuleerd door de dan gerealiseerde projecten, door zal zetten. Waar hierboven is aangegeven dat er met het niet doorgaan van de spoorlijn Groningen-Heerenveen en de resterende varianten voor de Spoorknop Groningen voor de komende vijf jaren tot 2020 geen derde en vierde spoor nodig is op de overweg Paterswoldseweg, ligt dit voor de komende 20 jaar waarschijnlijk anders. In de nu voorliggende varianten voor de tunnel bij de Paterswoldseweg wordt daarom ook niet voor niks wel een ruimtereservering aangehouden voor een derde en vierde spoor op het bedachte tunneldek.

Indien alleen gekeken zou worden naar het project ESGL en wat daarvoor strikt noodzakelijk is, dan kan een tunnel voor langzaam verkeer precies voldoende zijn. Daarbij is dan geen rekening gehouden met de andere factoren uit deze notitie, waaronder de busbaan HOV-west, de doorstroming, overwegveiligheid en toekomstvastheid. De kans is dan echter vrij groot dat deze tunnel binnen 10 á 20 jaar alsnog moet worden omgebouwd naar een tunnel voor alle verkeer gezien de verwachte ontwikkelingen in de komende decennia. Het aantal sporen is nu namelijk net voldoende voor het afwikkelen van het aantal treinen inclusief de tot 2020 bedachte uitbreidingen zoals de extra sneltreinen naar Leeuwarden. Elke extra uitbreiding daarna betekent al vrij snel dat minimaal een derde spoor bij de overweg Paterswoldseweg nodig is om de treinen richting het Hoofdstation goed af te kunnen wikkelen. Met een uitbreiding van het aantal sporen op de overweg Paterswoldseweg neemt de overwegveiligheid opnieuw af en dan zal dus alsnog ook het autoverkeer ongelijkvloers de sporen moeten kruisen.

Naast de ontwikkelingen in het bestaande bus- en treinvervoer speelt ook het eerder genoemde beleid om het treinvervoer te verduurzamen nog een rol. Indien met de start van de nieuwe treinconcessie per eind 2020 gekozen wordt voor materiaal dat bijvoorbeeld deels elektrisch of op batterijen kan rijden, biedt dit wellicht ook weer eerder mogelijkheden om verdere uitbreidingen te realiseren. Ten opzichte van de huidige dieseltreinen besparen (deels) elektrisch aangedreven voertuigen jaarlijks kosten en ze kunnen sneller remmen en optrekken. Dit biedt kansen om bijvoorbeeld het vervoer op de korte afstanden al eerder te verdichten (vaker te laten rijden) en mogelijk met ander materieel dan de sneltreinen voor de lange afstanden. Daarnaast kan dit er wellicht ook toe leiden dat binnen nu en 20 jaar nog eens gekeken wordt naar het verbinden van Leek via het spoor vanaf Hoogkerk.

Gezien de verwachte bovenstaande ontwikkelingen is het vanuit de toekomstvastheid bekeken van groot belang om nu direct een oplossing te realiseren die ook voor de komende decennia voldoet. Het zou niet goed zijn als nu een oplossing gekozen wordt die qua toekomstvastheid minimaal is. Dan is het risico groot dat twee keer hoge kosten gemaakt moeten gaan worden en dat twee keer een oplossing bedacht en gerealiseerd moet worden inclusief de bijbehorende overlast tijdens de bouw. Dit is ook voor het participatieproces in de komende maanden niet wenselijk, aangezien daar dan wellicht oplossingen bedacht worden die tien jaar later al niet meer voldoen.

9.5 Overwegveiligheid

Zoals in paragraaf 8.2.1 al is aangegeven, is de overweg bij de Paterswoldseweg in de huidige situatie al een knelpunt qua overwegveiligheid. Het aantal treinbewegingen neemt toe en daarmee ook het risico op een onveilige situatie. Met de extra sneltreinen neemt dit risico nog verder toe. Er is gekozen om dit knelpunt in één keer volledig op te lossen, door alle verkeersstromen ongelijkvloers te brengen. Daarnaast levert deze oplossing ook de beste mogelijkheden op om vervolgens ook de overweg bij de Peizerweg qua overwegveiligheid te verbeteren.

10. Conclusie

In deze notitie zijn het nut en de noodzaak beschreven die hebben geleid tot de opdracht om een tunnel voor alle verkeer in te passen en te realiseren, in plaats van de huidige overweg bij de Paterswoldseweg. De achterliggende visie en de concrete projecten om de stad Groningen goed bereikbaar te houden hebben ertoe geleid dat de betrokken partijen (ProRail, provincie en gemeente) tot de unanieme conclusie zijn gekomen dat het realiseren van een tunnel voor alle verkeer ter hoogte van de overweg Paterswoldseweg de beste oplossing is. Om die reden hebben deze partijen vorig jaar dan ook besloten om in te stemmen met de tunnel voor alle verkeer bij de overweg Paterswoldseweg. De projectgroep heeft de opdracht om deze tunnel zo goed mogelijk in de omgeving in te passen.

BIJLAGE 4

Ontwerpnota Onderdoorgang Paterswoldseweg

Ten behoeve van besluitvorming in stuurgroep ESG

Definitief

ProRail
Contactpersoon mevrouw A. Zwiers,
Arthur van Schendelstraat 60
3500 GA UTRECHT

Combinatie Grontmij/DHV
De Bilt, 27 mei 2014

GM-0133947, revisie 1.0

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Verantwoording

Titel : Ontwerpnota Onderdoorgang Paterswoldseweg
Subtitel : Ten behoeve van besluitvorming in stuurgroep ESGL
Projectnummer : 315856 WOB-043
Referentienummer : GM-0133947
Revisie : 1.0
Datum : 27 mei 2014

Auteur(s) : Edwin Bakker
E-mail adres : edwin.bakker@grontmij.nl
Gecontroleerd door : Freek Hoeksma
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : Jan Heijmans
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Grontmij Nederland B.V.
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 30 220 74 44
F +31 30 220 02 94
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Algemeen	5
1.2	Leeswijzer en doel van de ontwerpnota	5
2	Achtergrond	6
2.1	Algemeen	6
2.2	Proces	6
2.3	Uitgangspunten	6
2.3.1	Input documenten	6
2.4	Globale beschrijving varianten	7
2.4.1	Variant 11A	8
2.4.2	Variant 11B	11
2.4.3	Variant 11B+	13
2.5	Kenmerken diverse varianten	14
2.5.1	Algemene kenmerken diverse varianten	14
2.5.2	Kenmerken variant 11A	15
2.5.3	Kenmerken variant 11B	16
2.5.4	Kenmerken variant 11B+	16
3	Inpassing omgeving	17
3.1	Algemeen	17
3.2	Variant 11A	17
3.3	Variant 11B	17
3.4	Variant 11B+	18
3.4.1	Doorstroming en verkeersveiligheid.	18
4	Trade Off	19
5	Risicodossier	21
6	Aandachtspunten	22

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Inhoudsopgave (vervolg)

Tekeningenlijst

Titel	Kenmerk	Ver- sie	Datum	Status	Opgeno- men in
Onderdoorgang Paterswoldseweg Presentatietekening: Variant 11A	315856-W502-11-09-12	A0.1	8-11-2013	Concept	Bijlage 1
Onderdoorgang Paterswoldseweg S.O. Variant 11A: Bovenaanzicht onderdoorgang	315856-W502-21-00-06	A0.1	8-11-2013	Concept	Bijlage 1
Onderdoorgang Paterswoldseweg S.O. Variant 11A: Doorsneden onderdoorgang	315856-W502-21-00-07	A0.1	8-11-2013	Concept	Bijlage 1
Onderdoorgang Paterswoldseweg Presentatietekening: Variant 11B	315856-W502-11-09-13	A0.1	8-11-2013	Concept	Bijlage 1
Onderdoorgang Paterswoldseweg S.O. Variant 11B: Bovenaanzicht onderdoorgang	315856-W502-21-00-08	A0.1	8-11-2013	Concept	Bijlage 1
Onderdoorgang Paterswoldseweg S.O. Variant 11B: Doorsneden onderdoorgang	315856-W502-21-00-09	A0.1	8-11-2013	Concept	Bijlage 1
Onderdoorgang Paterswoldseweg S.O. Variant 11B+: Bovenaanzicht onderdoorgang	315856-W502-21-01-01	A0.1		Concept	Bijlage 1
Onderdoorgang Paterswoldseweg V.O. Variant 11B+: Doorsneden onderdoorgang	315856-W502-11-03-02	A0.1		Concept	Bijlage 1
Onderdoorgang Paterswoldseweg SO variant Spoorbrug: Schetsontwerp: Bovenaan- zicht en doorsneden	315856-W501-21-01-01	A0.2	30-03-2014	Concept	Bijlage 1

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Op 5 oktober 2012 heeft de stuurgroep van het project Extra Sneltrain Groningen – Leeuwarden (ESGL) besloten dat de planuitwerkingsfase voor de onderdoorgang Paterswoldseweg (hierna het project PWW genoemd) moet worden opgestart. Er is gevraagd om alle vervoersstromen op de Paterswoldseweg onder het spoor en de HOV-as door te leiden. Een optimaal alignement (horizontaal en verticaal) van de Paterswoldseweg (auto en fietsstromen) en de HOV-baan en de daarmee verband houdende aansluitingen op de bestaande weginfrastructuur zijn de belangrijkste uitdagingen om te komen tot een door de stakeholders gedragen ontwerp voor de onderdoorgang Paterswoldseweg.

ProRail heeft combinatie Grontmij/DHV opdracht gegeven voor het uitwerken van een schetsontwerp en een voorlopig ontwerp voor de onderdoorgang. In deze rapportage is het schetsontwerp beschreven van alle uitgewerkte varianten, zijnde 11A, 11B, 11B+, inclusief het proces dat is doorlopen om te komen tot deze schetsontwerpen.

1.2 Leeswijzer en doel van de ontwerpnota

De stuurgroep ESGL zal op basis van deze ontwerpnota gevraagd worden om een besluit te nemen over de voorkeursvariant, welke opgenomen zal worden in het (ontwerp) Tracébesluit van ESGL. Deze nota zal tevens gebruikt worden voor de af te sluiten overeenkomsten met het ministerie van IenM voor de verlening van de subsidie vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Bovendien zal deze nota gebruikt worden voor de beheerovereenkomst van de onderdoorgang, die afgesloten gaat worden tussen Provincie Groningen, Gemeente Groningen en ProRail.

Hoofdstuk 2 geeft de achtergrond van het project PWW weer. Het betreft hier een beschrijving van het proces, de uitgangspunten, een globale beschrijving van de varianten en de kenmerken van de diverse varianten.

In hoofdstuk 3 is per variant de invloed van het ontwerp op de omgeving gegeven; in hoofdstuk 4 is een overzicht gegeven van de kosten van de varianten.

In hoofdstuk 5 is een zogenaamde trade – off matrix opgenomen, waarin een afweging is gegeven van de diverse varianten.

En tot slot is in hoofdstuk 6 het risicodossier nader toegelicht, welke separaat is opgenomen in de bijlage.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Achtergrond

2 Achtergrond

2.1 Algemeen

Doel van het uitwerken van het schetsontwerpen tot op voorontwerpniveau is om de aanwezige knelpunten vanuit de eerst genoemde fase op te lossen, definitieve kaders vast te stellen van het ontwerp voor het (ontwerp) Tracébesluit, nadere eisen te genereren voor het aanbestedingsdossier en een investeringsraming op te kunnen opstellen.

In paragraaf 2.2 is omschreven hoe de werkzaamheden, zoals omschreven in deze rapportage, passen in het proces dat doorlopen wordt t.b.v. de onderdoorgang Paterswoldseweg. In paragraaf 2.3 zijn de uitgangspunten voor variant 11B+ omschreven. Paragraaf 2.4 gaat in op de verificatie van de variant.

2.2 Proces

Naar aanleiding van het doorlopen participatieproces met omwonenden, is besloten om een nadere variant op basis van variant 11B uit te werken. Deze variant 11B+ (ook wel de Ventwegvariant genoemd) is een nadere uitwerking van variant 11B. De afwijkingen zich richten op: verschuiving van de as naar BAT Niemeyer, waardoor aan de oostzijde ruimte ontstaat voor een parallelweg voor de ontsluiting van de Kleine Badstraat en Theodorus Niemeyerstraat. Ook andere ideeën en input van bewoners uit de klankbordgroepen zijn zover als mogelijk meegenomen bij de ontwikkeling van de varianten. Voor meer informatie over de inspraak die heeft plaatsgevonden door bewoners, wordt verwezen naar de inspraakrapportage.

2.3 Uitgangspunten

2.3.1 Input documenten

Voor deze rapportage zijn de volgende documenten gebruikt als uitgangspunten.

Tabel 1. Input documenten

ID	Titel	Kenmerk	Versie	Datum	Status	Auteur	Beschikbaar sinds
[1]	Onderdoorgang Paterswoldseweg - Ontwerprapportage Schetsontwerp	GM-0099866	2.0	12-06-2013	Concept	Grontmij/DHV	Versie 1.0
[2]	Onderdoorgang Paterswoldseweg Groningen – Inpassingsvisie en Visualisatie	327698/IWE/EN/01/B	B v1.0	09-09-2013	Definitief	Mott MacDonald	Versie 1.0
[3]	Permanente vastlegging spoorgeometrie (Groningen)		Uitgave 3	Juni 2013		ProRail	Versie 1.0
[4]	Spoorknoop Groningen – Baseline II – Variant B3	C30-RVL-AU-1300312	1.0	27-05-2013	Vrijgegeven	Movares	Versie 1.0
[5]	CRS Paterswoldseweg	EDMS-#3352889		29-04-2013	Concept	ProRail	Versie 1.0
[6]	DTM model Paterswoldseweg			Gemeten april 2013	Definitief	Grontmij/DHV	Versie 1.0
[7]	Besprekingsverslag overleg Bert Kassies, Marlon Ransing, Freerk Hoeksma, Edwin Bakker d.d. 14-10-2013 met de titel 'ESGL Paterswoldseweg: toelichting definitieve keuze voor schetsontwerp	Pn 315856		16-10-2013		Grontmij/DHV	Versie 2.0



GM-0133947, revisie 1.0
Pagina 6 van 22

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Achtergrond

ID	Titel	Kenmerk	Versie	Datum	Status	Auteur	Beschikbaar sinds
	onderdoorgang Paterswoldseweg*						
[8]	Memo Onderdoorgang Paterswoldseweg aan SubStuurgroep Groningen	EDMS-#3433952v3		8-10-2013		ProRail	Versie 2.0
[9]	Onderdoorgang Paterswoldseweg - Ontwerprapportage Schetsontwerp Variant 11A / 11B -	GM-0099866_Addendum	2.2	29-11-2013	Concept	Grontmij/DHV	
[10]	Geotechnisch grondonderzoek ESGL Paterswoldseweg te Groningen	VWB101470/GMY/184		30-01-2014	definitief	VWB	
[11]	HOV-as west 3 ^e fase voorlopig ontwerp			07-01-2014	Concept	Gemeente Groningen	
[12]	Ontwerp Paterswoldseweg, huidige situatie	20140210 Ontwerp Paterswoldseweg.dwg		01-02-2014	Definitief	Gemeente Groningen	
[13]	Aanvullend DTM model Paterswoldseweg			Gemeten maart 2014	Definitief	Grontmij/DHV	
[14]	Inventarisatie parkeerplaatsen Paterswoldseweg	315856 WOB-095		14-04-2014	Definitief	Grontmij/DHV	
[15]	Besprekingsverslag brandweer 23 april 2014			23-04-2014	Definitief	Brandweer Groningen	
[16]	Assen Paterswoldseweg gemeente Groningen	20140226 Varianten tweezijdig fietspad		26-02-2014		Gemeente Groningen	
[17]	Verslagen bewoners avonden / KBG:			• 13-11-2013 • 13-01-2014 • 28-01-2014 • 11-02-2014 • 04-03-2014 • 18-03-2014 • 16-04-2014 • 22-04-2014 • 23-04-2014		Gemeente Groningen	

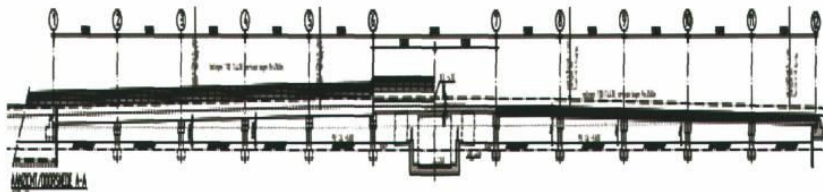
2.4 Globale beschrijving varianten.

Naast de varianten die in de hierna volgende paragrafen zijn beschreven is onderzocht in hoeverre het spoor omlaag, dan wel omhoog zou kunnen. Het omlaag brengen van het spoor is gezien de grote meerkosten niet verder onderzocht. Uit het onderzoek is gebleken dat het spoor met circa 2,50 meter omhoog gebracht kan worden.

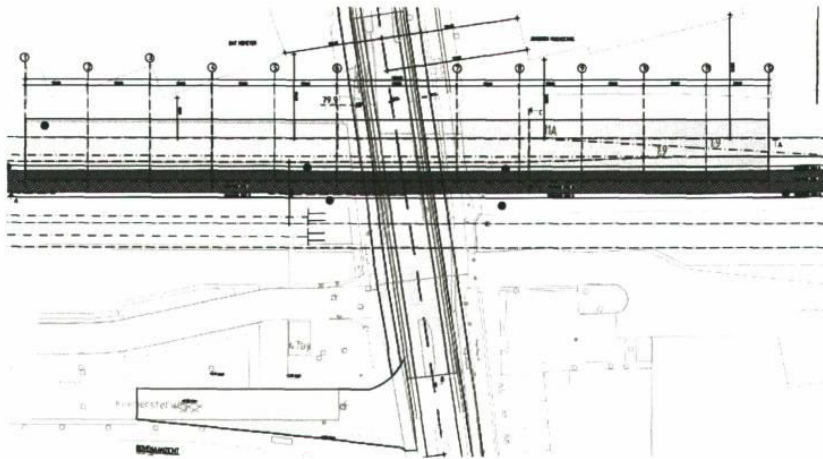
Het onderzoek had tot doel om te zien of er een mogelijkheid is om de bestaande weginfrastructuur zo min mogelijk aan te passen en waarbij het treinverkeer wel ongelijkvloers kruist. Dit heeft geleid tot een mogelijkheid voor een spoorbrug (zie figuur 1 en 2).

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Achtergrond



Figuur 1: langsaanzicht c.q. doorsnede spoorbrug



Figuur 2: situatie spoorbrug

Voor de verhoging van het spoor is gekeken of het mogelijk is om dit uit te voeren met zand. Uit verkennende berekeningen blijkt dat ten gevolge van het verhogen van de spoorbaan met 2,50 meter zand er teveel zettingen optreden, waardoor treinverkeer lange tijd niet mogelijk is. Dit is een onaanvaardbaar gevolg.

Er dient immers een gelijkwaardig kunstwerk naast het eerste spoor gebouwd te worden. Naast het feit dat het treinverkeer gedurende lange tijd niet kan plaatsvinden voor de bouw, zijn de investeringskosten van deze twee spoorbruggen, onevenredig hoog voor de oplossing die het biedt. Deze oplossing is daarom niet verder uitgewerkt en niet verder beschouwd als variant.

2.4.1 Variant 11A

Variant 11A bestaat uit een onderdoorgang voor zowel autoverkeer als fietsers en voetgangers, waarbij het treinverkeer bovenlangs kruist. In het ontwerp wordt er een trogligger dek aangebracht voor de twee noordelijke sporen (spoor 1 en 2) en is er een ruimtereservering opgenomen voor de toekomstige sporen 3 en 4.

Tevens zal het busverkeer op de HOV-baan en het verkeer op de tweede ontsluitingsweg Laanhuisen de onderdoorgang, ten zuiden van het spoor, door middel van brugdekken kruisen. Voor de opbouw van de onderdoorgang in lengte richting van de Paterswoldseweg, zie onderstaand figuur 3.



GM-0133947, revisie 1.0
Pagina 8 van 22

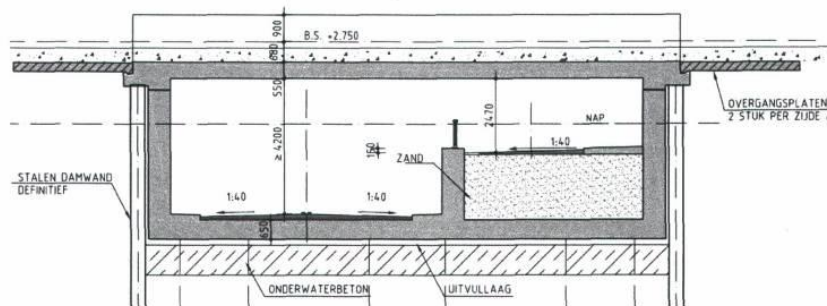
Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Achtergrond



Figuur 3: verkeerssituatie variant 11A

In deze variant is de as van de Paterswoldseweg, ter plaatse van het spoor, richting het westen verschoven, waarbij de buitenzijde van de betonconstructie tegen de perceelsgrens van de BAT Niemeyer fabriek komt te liggen. Aan de oostzijde van de rijweg komt het fietspad te liggen, welke in twee-richtingen zal worden bereiden. Naast het fietspad zal het voetpad worden aangebracht. Voor opbouw van deze dwarsdoorsnede zie figuur 4.



Figuur 4: dwarsdoorsnede onderdoorgang variant 11A

Het fietsverkeer op de Paterswoldseweg, komend vanuit het noorden richting het zuiden, dient ter plaatse van het kruispunt met de Peizerweg over te steken naar de oostzijde van de Paterswoldseweg. Nadat men de onderdoorgang gekruist heeft, dient men ter plaatse van de Verzetssrijderstraat of Parkweg de Paterswoldseweg weer over te steken. Hiervoor zal er een verkeersregelinstantie worden aangebracht. Zie voor deze verkeersstroom onder andere figuur 5.

Figuur 5: verkeersstromen uit variant 11A

Doordat de Paterswoldseweg ter hoogte van de Koeriersterweg nog verdiept ligt, is als tweede ontsluiting van Laanhuisen de Koeriersterweg verlengd richting het oosten; om vervolgens via het Hoornsediep en de Stephensonstraat aan te sluiten op de Paterswoldseweg. Ter plaatse van de kruising met de Paterswoldseweg wordt er een brugdek aangebracht boven de onderdoorgang (zie figuur 3 en 6).

Figuur 6: langsdoorsnede t.p.v. het gesloten deel van het fietspad van de onderdoorgang van zuid naar noord

Ter plaatse van de Theodorus Niemeyerstraat ligt de Paterswoldseweg nog verdiept, ten opzichte van het huidige straatniveau. In verband hiermee zal de ontsluiting van de Theodorus Niemeyerstraat plaatsvinden door de Kleine Badstraat en een nieuw aan te leggen weg tussen de supermarkt Coop en het badhuis (zie figuur 5). Verkeer op de tweede ontsluitingsweg voor de wijk Laanhuisen (de verlengde Koeriersterweg), richting de parallelweg aan de westzijde van de Paterswoldseweg, dient gebruik te maken van de nieuwe weg door de Grunobuurt en de verhoogde aansluiting ter plaatse van de onderdoorgang.

Grontmij

GM-0133947, revisie 1.0
Pagina 10 van 22

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Achtergrond

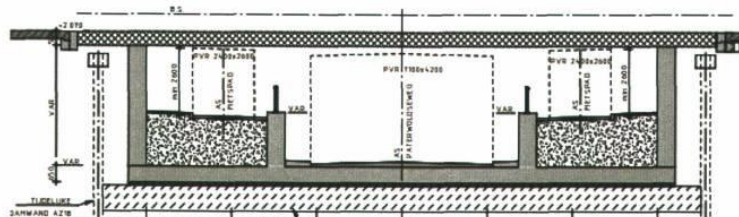
2.4.2 Variant 11B

Het onderscheidend verschil van variant 11B ten opzichte van variant 11A is, dat aan zowel de oost- als westzijde een fietspad ligt voor fietsverkeer in één richting, dit is onder andere te zien in figuur 7 en 11.



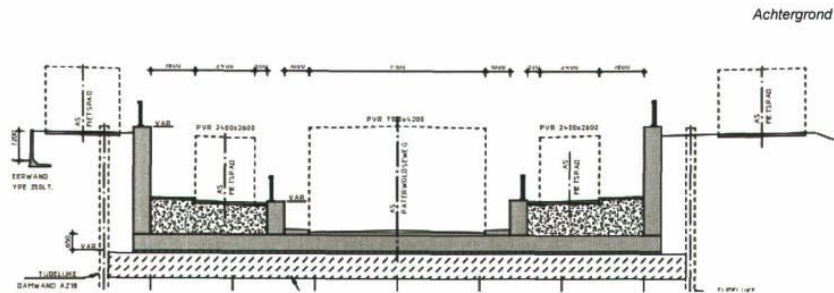
Figuur 7: verkeerssituatie variant 11B

De opbouw van de ondergang in dwarsrichting van de Paterswoldseweg zal dan conform figuur 8 en 9 zijn.



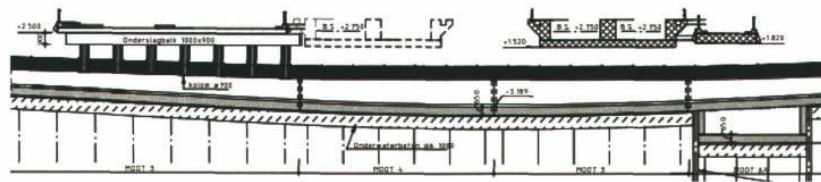
Figuur 8: dwarsdoorsnede gesloten deel

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg



Figuur 9: dwarsdoorsnede noordelijke toerit, inclusief naast liggende fietspaden

Het voordeel van deze variant ten opzichte van variant 11A is, dat de fietsers van noord naar zuid de Paterswoldseweg niet hoeven over te stekken. Om de fietsers vanuit het noorden richting het station, veilig de Paterswoldseweg te laten oversteken, zal er ter hoogte van de inrit naar de BAT Niemeyer fabriek een fietspad naast de onderdoorgang worden aangelegd. Dit fietspad buigt voor het spoor af richting het oosten en kruist de Paterswoldseweg doormiddel van een brug (zie rechter brugdek in figuur 10).



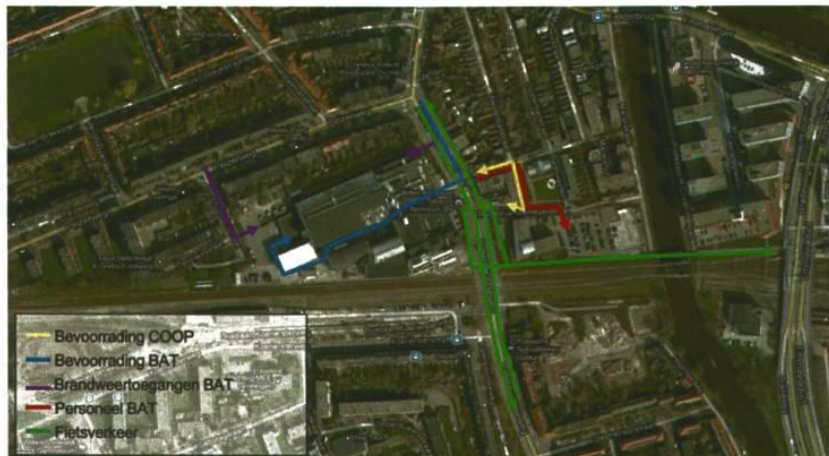
Figuur 10: langsdoorsnede onderdoorgang t.p.v. rijweg gesloten deel, van zuid naar noord

Het fietspad richting het station, parallel aan het spoor, sluit ter plaatse van het Noord Willemskanaal aan op de Van Hallbrug. Aan de noordoost zijde van de onderdoorgang is een fietspad voorzien tussen het hiervoor genoemde fietspad en de Theodorus Niemeyerstraat; dit fietspad ligt op het terrein van de Jongerenhuisvesting.

De overige verkeersstromen voor variant 11B zijn weergegeven in de onderstaande figuur 11.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Achtergrond



Figuur 11: verkeersstromen uit variant 11B

2.4.3 Variant 11B+

Variant 11B+ is nagenoeg gelijk met variant 11B, met het volgende onderscheidende verschil:

De noordzijde van de onderdoorgang is verschoven richting de gevel van de fabriek van BAT Niemeyer, waarbij een minimale afstand van vijf meter is aangehouden ten opzichte van het fietspad tussen de westzijde van de Paterswoldseweg en het station.

Doel van deze verschuiving is om ruimte te creëren aan de oostzijde, zodat er een ventweg voor de Coop kan worden aangebracht, ten behoeve van de ontsluiting van de Theodorus Niemeyerstraat. Hierdoor hoeft er geen vrachtverkeer door de Kleine Badstraat en kan de nieuwe weg tussen de Coop en het badhuis achterwege blijven.

Opgemerkt wordt dat de opbouw van de onderdoorgang conform de figuren 8 tot en met 10 is, welke in paragraaf 2.4.2., variant 11B, zijn opgenomen.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Achtergrond



Figuur 12: verkeerssituatie variant 11B+

2.5 Kenmerken diverse varianten

2.5.1 Algemene kenmerken diverse varianten

De varianten welke beschreven zijn in de paragrafen 2.4.1 tot en met 2.4.4 hebben de volgende algemene kenmerken:

- Spoorgebonden kenmerken:
 - Trogliggers ten behoeve van 2 sporen;
 - Ruimtereservering ten behoeve van een toekomstig 3^e en 4^e spoor;
 - Doorgaand ballastbed.
- Wegverkeergebonden kenmerken:
 - Hoogte Profiel van Vrije Ruimte ter plaatse van rijweg: 4,20 meter;
 - Rijweg breedte Paterswoldseweg (totaal maat) 7,10 meter;
 - Schrikstrook in onderdoorgang: 1,00 meter;
 - Breedte busbaan: 6,50 meter;
 - Schrikstrook busbaan: 0,70 meter;
 - Breedte ontsluitingsweg Laanhuizen: 4,50 meter;
 - Schrikstrook langs ontsluitingsweg Laanhuizen: 0,50 meter.
 - Maximale hellingspercentage: 5,0 %



GM-0133947, revisie 1.0
Pagina 14 van 22

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Achtergrond

- Maximale boogstraal in horizontaal vlak: Rh = 300 meter;
- Tophoogte in verticaalvlak: 650 meter;
- Dalhoogte in verticaalvlak: 350 meter.
- Fiets en voetgangersverkeer gebonden kenmerken
 - Hoogte Profiel van Vrije Ruimte ter plaatse van fietspad: 2,60 meter;
 - Breedte fietspad in onderdoorgang: 2,40 meter;
 - Hellingspercentage: 3,0 %
 - Breedte voetpad in onderdoorgang: 1,80 meter;
 - Schrikstrook t.p.v. fietspad in onderdoorgang: 0,50 meter.;
 - Voetpad langs ontsluitingsweg Laanhuizen: 1,80 meter;
- Drempelhoogte t.o.v. gemiddelde grondwaterstand:
 - Ter plaatse van fietspad: +0,75 meter;
 - Ter plaatse van rijweg Paterswoldseweg: +0,90 meter.

Wat betreft het spoor wordt opgemerkt dat, in overleg met het project "Spoorzone Groningen", het huidige derde spoor (het zuidelijkste spoor) ter plaatse van de overweg komt te vervallen. Reden hiervoor is dat dit spoor in de toekomst richting het zuiden zal worden verlegd, waardoor het spoordek voor spoor 3 functioneel zou worden. In het spoorontwerp is nu aan de westzijde van de Paterswoldseweg een wissel opgenomen voor een tijdelijk derde spoor, zodat treinen hier kunnen wisselen om van het ene naar het andere perron te kunnen komen. Verder zijn de onderdoorgangen zo ontworpen dat in de toekomst het derde en vierde spoor, in het kader van de "Spoorzone Groningen", aangelegd kunnen worden. Hierdoor is de afstand tussen het spoordek en het brugdek van de busbaan vrij ruim, wat als voordeel heeft dat er een vide ontstaat welke de sociale veiligheid verhoogt. Deze vide zal ook nog gedeeltelijk aanwezig zijn, indien het dek voor het derde en vierde spoor wordt aangebracht.

In verband met de constructiehoogtebeperking van het brugdek van de busbaan en de ontsluitingsweg Laanhuizen, dient er tussen het fietspad(-en) en de rijweg in varianten 11A, 11B en 11B+ een kolomrij te worden aangebracht (zie figuur 7). Het weglaten van deze kolommen geeft een dikkere dekdikte, wat van invloed is op de lengte van de toerit of op de aansluiting op de parallelweg aan de zuidwest zijde van de Paterswoldseweg (zie ook de figuren 4 en 9).

2.5.2 Kenmerken variant 11A

In het ontwerp van variant 11A zal het spoor ten opzichte van de bestaande situatie met 0,75 meter worden verhoogd, waardoor bovenkant spoor op +2,75 meter NAP komt te liggen. Deze verhoging van de spoorbaan wordt uitgevoerd met behulp van zand. Verhogen van het spoor met meer dan 0,75 meter is spoortechnisch niet mogelijk in verband met de maximaal aan te houden hellingspercentages van spoor in aardebaan en de gedachte spoorconfiguratie. Voor de spoorbrug zijn andere uitgangspunten gehanteerd. Tevens zullen de maximaal toegestane zettingen van een spoorbaan in dienst worden overschreden. Dit kenmerk is tevens van toepassing bij de varianten 11B en 11B+.

Het spoor kruist de Paterswoldseweg door middel van een trogdek. Aangezien de afstand tussen de sporen op 5,0 meter wordt gebracht in verband met onderhoud van het spoor, kan het geheel als 1 overspanning worden uitgevoerd, oftewel er zijn geen kolommen nodig.

De westzijde van de noordelijke toerit komt tegen de perceelsgrens van de BAT Niemeyer fabriek aan te liggen. Aan de zuidzijde zal de westzijde van de toerit tegen de monumentale groenstrook aan komen te liggen.

Aangezien het fietsverkeer in zowel zuidelijke als noordelijke richting op de Paterswoldseweg aan de oostzijde rijdt (fietspad in tweerichtingen) dient in afwijking van paragraaf 2.5.1 het fietspad een breedte te hebben van 3,50 meter en het voetpad een breedte van 2,00 meter.

Zoals al gemeld in paragraaf 2.4.1 komt de aansluiting van de Theodorus Niemeyerstraat met de

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Achtergrond

verdiepte Paterswoldseweg te vervallen. In verband hiermee dient er een alternatieve ontsluiting te worden gerealiseerd door de Kleine Badstraat en een nieuw aan te leggen weg tussen het gebouw van de COOP en het badhuis. Deze laatst genoemde weg zal over de aanwezige groenstrook c.q. speelplaats komen te liggen.

2.5.3 Kenmerken variant 11B

Ten opzichte van variant 11A is het grote verschil voor variant 11B, het aan de weerszijde vrij liggende fiets- en voetpad. Daarnaast is in deze variant een vrij kruisend fietspad van de noordwest zijde naar het station toegevoegd. Het fietspad aan de noordwestzijde van de Paterswoldseweg richting het station ligt tegen de perceelsgrens van BAT Niemeyer aan. Parallel aan het spoordek wordt een fietsdek gelegd met een fietspad dat in twee-richtingen berijdbaar is. Het fietspad richting het station ligt deels op de percelen van BAT Niemeyer Jongerenhuisvesting en Railinfratrust.

Voor overige onderscheidende kenmerken ten opzichte van de algemene kenmerken wordt verwezen naar 11A.

2.5.4 Kenmerken variant 11B+

Variant 11B+ is nagenoeg gelijk aan variant 11B met uitzondering van de volgende punten:

- Aan de noordzijde is het fietspad, welke de westzijde van de Paterswoldseweg verbindt met het fietspad evenwijdig met het spoor, verschoven richting het westen (op de eigendommen van BAT Niemeyer) waarbij de minimale afstand tussen de fabrieksgevel en het fietspad 5,0 meter is (zie figuur 9).
- Door de bovengenoemde verschuiving is het mogelijk een ventweg aan te brengen tussen de gevel van de Coop en de noordelijke toerit. Hierdoor kan de Theodorus Niemeyerstraat worden ontsloten.
- De zuidelijk toerit is nu zo ingepast dat deze zo snel mogelijk aansluit op het bestaande wegprofiel van de Paterswoldseweg en past binnen de groenstrook aan de westzijde en de perceelsgrenzen van de woningen aan de oostzijde. Bij deze variant komt wel de boom in de groenstrook, op de hoek van de Paterswoldseweg – Koeriersterweg, te vervallen.

Voor overige onderscheidende kenmerken, ten opzichte van de algemene kenmerken, wordt verwezen naar variant 11A en variant 11B.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Inpassing omgeving

3 Inpassing omgeving

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt de invloed op de inpassing van de diverse varianten op de omgeving beschreven, inclusief de algemene invloeden. Deze zijn tevens per variant aangegeven op de tekening, welke zijn opgenomen in bijlage 2. Door het verhogen van het spoor met 0,75 meter bij de varianten 11A tot en met 11B+, zal de geluidsbelasting vanuit het spoor, zonder aanvullende maatregelen, toenemen. In verband hiermee dienen voor de bewoners op de Koeriersterweg en Theodorus Niemeyerstraat hogere geluidschermen te worden aangebracht, dan in eerste instantie was voorzien voor ESGL.

3.2 Variant 11A

Doordat het fietsverkeer op de Paterswoldseweg vanuit het noorden richting het zuiden, tweemaal de Paterswoldseweg dient over te steken, is er ondanks het toepassen van een verkeersregelinstallatie een verhoogde kans op aanrijding tussen fietsers en autoverkeer.

Tevens zal er door het fietsverkeer in twee richtingen een verhoogde kans zijn op conflicten tussen deze verkeersstromen, met name in de ochtendspits. Denk hierbij aan studenten richting het noorden en scholieren in zuidelijke richting.

Door de ontsluiting van de Theodorus Niemeyerstraat te laten lopen via de Kleine Badstraat en de groenstrook tussen de Coop en het badhuis, zal het woongenot van de bewoners in dit gebied verminderen. Tevens zal het historisch karakter van het badhuis worden aangetast.

Vrachtverkeer naar en van de Coop dient zich door smalle woonstraten te begeven, wat een verhoogde kans geeft op aanrijding met overige weggebruikers en spelende kinderen.

Ten behoeve van de bouw van de onderdoorgang en het fietspad tussen ontsluitingsweg Laanhuizen en het fietspad aan de oostzijde van de Paterswoldseweg, dienen de woningen op nummer 84 tot en met 94 te worden aangekocht en geamoveerd.

De ontsluitingsweg ten behoeve van Laanhuizen zal via het Hoornsediep en de Stephensonstraat aansluiten op de Paterswoldseweg. Door deze weg zal het woonerf karakter van de eerste twee straten in de Grunobuurt verdwijnen, wat van invloed is op het woongenot van de bewoners. Tevens dient de ontsluitingsweg ter plaatse van de Paterswoldseweg te worden verhoogd met circa 1,40 meter, waardoor de bewoners op de Koeriersterweg nummer 1 tot en met 11 tegen een verhoogde weg aan zullen kijken.

Door de bouw van de onderdoorgang zullen er aan de noordzijde een aantal parkeerplaatsen komen te vervallen, wat nadelig is op de toch al hoge parkeerdruk in de Badstratenbuurt. Een vervangende locatie is niet aanwezig binnen de Badstratenbuurt, terwijl de bewoners met parkeervergunning in de eigen wijk dienen te parkeren, conform het parkeerbeleid van de gemeente Groningen. In de voorontwerpfase zal in overleg met de gemeente Groningen naar vervangende parkeerplaats worden gekeken in het projectgebied.

3.3 Variant 11B

De invloeden op de inpassing van variant 11A op de omgeving zijn ook van toepassing op variant 11B. Aanvullend hierop kan worden vermeld dat het fietspad tussen het station en de Paterswoldseweg, langs het spoor, van invloed is op het terrein van de BAT Niemeyer/Jongerenhuisvesting.



GM-0133947, revisie 1.0
Pagina 17 van 22

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Inpassing omgeving

Tevens dient de grond op het parkeerterrein van de Jongerenhuisvesting aan de Paterswoldseweg te worden aangekocht in verband met het fietspad tussen het hierboven genoemde fietspad en de oostzijde van de Paterswoldseweg.

Aan de westzijde dient er op een aantal punten een grondruil plaats te vinden met BAT Niemeyer in verband met het daar aanwezige fietspad richting het station.

3.4 Variant 11B+

De invloeden op de inpassing uit de varianten 11A en 11B op de omgeving zijn ook van toepassing op variant 11B+.

Tevens dient er ten behoeve van het fietspad tussen de westzijde van de Paterswoldseweg en het station, grond te worden aangekocht c.q. te worden uitgeruild op het terrein van de BAT Niemeyer. Dit zal in de vervolgfase nader worden vastgesteld in overleg met BAT Niemeyer.

3.4.1 Doorstroming en verkeersveiligheid.

Voor verkeer zijn de onderdelen bereikbaarheid, doorstroming verkeer en verkeersveiligheid door middel van een verkeerssimulatie beoordeeld. Voor bereikbaarheid, doorstroming verkeer is daarbij gekeken naar bereikbaarheid, doorstroming en comfort. Voor de bereikbaarheid is van belang in hoeverre de verschillende bestemmingen in het onderzoeksgebied bereikbaar zijn. Te denken valt daarbij aan de bestemmingen Coop, BAT Niemeyer en de woningen. Voor doorstroming is in eerste instantie de doorstroming voor fiets en auto op de Paterswoldseweg van belang, maar ook of er niet teveel oponthoud op de ontsluitingen plaatsvindt, zoals Verzetssrijderslaan, Kleine Badstraat en de fietsroute naar het hoofdstation. Het comfort is vooral van belang voor voetgangers en fietsers. Daarbij spelen hellingen en omlopen een belangrijke rol.

Voor verkeersveiligheid is een onderscheid gemaakt naar hoofdstructuur en buurten. Voor de hoofdstructuur is ook gekeken naar de kruisingen van de Paterswoldseweg met de Kleine Badstraat, Stephensonstraat en Verzetssrijderslaan. In de buurten is vooral gekeken naar laden en lossen Coop, ontsluiting parkeerterreinen BAT Niemeyer en de situatie rond de doorsteek Laanhuizen - Grunobuurt en de inpassing van de tweede ontsluiting Laanhuizen in de Grunobuurt.

4 Trade Off

Op 9 april heeft er in Zwolle, in aanwezigheid van ProRail, gemeente Groningen, provincie Groningen en de combinatie Grontmij – DHV een CRS sessie plaatsgevonden.

Doel van de CRS sessie was om een overzicht te geven van de eisen van alle primaire stakeholders ten behoeve van de uitwerking van een onderdoorgang met betrekking tot de spoorkruising op de Paterswoldseweg. Deze CRS is niet alleen een opsomming van de eisen van de verschillende primaire stakeholders, maar deze geeft ook aan hoe tot deze eisen is gekomen. Daarnaast geeft deze CRS inzicht in de verschillende besluiten die ten grondslag liggen aan de klantvraag of probleemstelling en de grotere context waarbinnen de vraag speelt.

Aansluitend aan de sessie, en op basis van de CRS, is de trade-off matrix opgesteld, waarin een weging is gedaan op basis van belangen, zie tabel 4.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Belang	Varianten			Opmerkingen
	11A	11B	11B+	
Bereikbaarheid/doorstroming verkeer	-	0	0	
a) Bereikbaarheid	0	0	0	
b) Doorstroming	-	0	0	
c) Comfort	-	0	0	
(Verkeers-)veiligheid	-	0	+	
a) Hoofdstructuur	-	+	+	
b) Buurten	-	-	+	
Toegankelijkheid	-	-	0	
Comfort fietsers en voetgangers	-	0	0	
Sociale veiligheid	0	0	0	
Reistijd + comfort OV	+	+	+	
Zichtbaarheid bedrijven	-	-	-	
Parkeergelegenheid	0	0	0	
Logische routes	-	0	+	
Bouwtijd/tijd stremming	0	0	0	
Aansluiten op omgeving	--	-	+	
Handhaven niveau huidige functionaliteit	0	0	+	
Ruimtelijke kwaliteit	-	0	+	
a) Stedelijke structuur	-	0	+	
b) Openbare ruimte	-	-	+	
c) Inpassing	0	0	+	
Peilgebied intact houden	0	0	0	
Tijdige (technische) oplevering	0	0	0	
Duurzaamheid (toekomstvast)	-	+	+	
Conditionering	0	0	0	
Vormgeving				Actie gemeente: nader te bepalen door ontwerpers
Omgevingshinder tijdens bouw	0	0	0	
Handhaven dienstregeling spoor	0	0	0	
Onderlinge afweging	-	0	+	

Tabel 2: trade off matrix

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

5 Risicodossier.

Ten behoeve van het vaststellen van de op dit moment bekend zijnde risico's, hebben er een tweetal sessies plaatsgevonden in aanwezigheid van ProRail, gemeente Groningen, Provincie Groningen en de combinatie Grontmij – DHV. Tijdens de eerste sessie zijn de risico's met mogelijke beheersmaatregelen vastgesteld. In de tweede sessie zijn de beheersmaatregelen verder aangescherpt en gekwantificeerd, zodat deze als risicoservering in de investeringsraming konden worden opgenomen.

De volgende toprisico's zijn te genereren:

1. Asset Management (AM) gaat niet akkoord met spoorlayout en stelt aanvullende eisen.
2. Er treedt tijdens uitvoering schade op aan objecten in de omgeving.
3. Werk stilgelegd vanwege klachten van omwonenden.
4. Ontwerp HOV-as definitief wijkt af van het ontwerp van de gemeente (agv UAV-gc contract).
5. Omwonenden of bedrijven dienen bezwaar in op Tracébesluit ESGL, niet gegrond.
6. Omwonenden of bedrijven dienen bezwaar in op Tracébesluit ESGL, gegrond.
7. Het ontwerp (aansluitend wegen) van de gemeente past niet op het ontwerp van Grontmij / DHV (aansluiting en raakvlakken).
8. Gekozen variant 11B+ is niet akkoord met BAT Niemeyer.
9. Wensen/alternatieven kunnen niet worden gehonoreerd.
10. Onroerend goed kan niet in de minne verworven worden.
11. Realisatie van Paterswoldseweg kan niet conform planning worden uitgevoerd, omdat kabels en leidingen nog niet zijn verlegd.
12. Tijdens realisatie wordt een kabel of leiding kapot getrokken.
13. Groningen niet/moeilijk bereikbaar, filevorming op in- en uitvalswegen en daardoor interventie Gemeente Groningen.
14. Tijdens realisatie wordt onvoorziene vervuilde grond aangetroffen.
15. De spoorligging wijzigt, omdat raakvlakken niet op elkaar aansluiten.
16. Marktpartijen prijzen vergunningenrisico hoog af.
17. Aannemer moet met complexe oplossingen komen om K&L technisch in te kunnen passen.
18. De markt schrijft niet in, in verband met onredelijke vraag.
19. Opdrachtgevers herkennen zich niet in gedefinieerde opdracht zoals gespecificeerd in vraagspecificatie/contract.

Opgemerkt wordt dat het dossier een momentopname is van de risico's zover deze bekend zijn ten tijde van het opstellen van deze ontwerpnota. In de periode tot aan de aanbestedingsprocedure zullen er nog een aantal risicosessies plaatsvinden, waarbij de resultaten zullen worden opgenomen in de herziene investeringsramingen en de beheersmaatregelen in het aanbestedingsdossier.

6 Aandachtspunten

Na de keuze van de voorkeursvariant door de stuurgroep zijn bij de uitwerking in de vervolgfase de volgende aandachtspunten:

- Opnemen van eisen in het ontwerp c.q. aanbestedingsdossier ten behoeve van laden en lossen ter plaatse van de Coop.
- Opnemen van eisen in het ontwerp c.q. aanbestedingsdossier ten behoeve van vrachtverkeer en brandweer naar het terrein van de BAT Niemeyer fabriek.
- Opstellen nadere invulling eisen en wensen vanuit de Klankbordgroep overleggen, hierbij kan gedacht worden aan:
 - Sociale veiligheid;
 - Tweede ontsluiting Laanhuizen via de Grunobuurt.
- Afstemming vormgeving onderdoorgang met de omgeving, in overleg tussen de gemeente en ProRail
- Nadere afstemming tussen de gemeente en ProRail in verband met de hoge busbaan ten tijde van de bouw versus de lage ligging in de eindsituatie
- Nadere afstemming tussen ProRail en de gemeente in verband met het inpassen van alternatieve parkeerplaatsen, welke in de diverse wijken komen te vervallen door de bouw van de onderdoorgang.
- Door verleggen van de busbaan richting het spoor zullen op het parkeerterrein van BAT Niemeyer enkele parkeerplaatsen komen te vervallen. Hiervoor dient nadere afstemming plaats te vinden tussen BAT Niemeyer, gemeente en ProRail.
- De drempelhoogte dient definitief vastgesteld te worden op langdurige monitoring grondwaterstand, wat tot gevolg kan hebben dat de onderdoorgang langer wordt of de droogleggingseis bijgesteld dient te worden.
- Er dient nadere afstemming plaats te vinden tussen het ontwerp van de onderdoorgang en de kabels en leidingen derden. Dit dient te gebeuren in overleg tussen GJZ van ProRail en met de eigenaren.
- Nadere afstemming tussen ProRail en gemeente over beheer en onderhoud van de onderdoorgang en infrastructuur.
- Nadere afstemming tussen ProRail en gemeente over de beperking van de spoorse infra door het fietspad van de Paterswoldseweg naar het station.



stad.

tunnel spoorwegovergang Paterswoldseweg



Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Waarom zijn er plannen voor een tunnel voor alle verkeer bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg? Wat zijn deze plannen? En wat voor gevolgen heeft dit voor uw buurt? In deze folder leest u het antwoord op deze vragen. Ook vindt u hier het ontwerp voor de tunnel en informatie over de procedure die wordt gevolgd om de tunnel te bouwen.

Verantwoordelijke organisaties

Verantwoordelijk voor de realisatie van de tunnel zijn:

- Provincie Groningen: opdrachtgever en financier
- ProRail: opdrachtnemer en projectmanagement
- Gemeente Groningen: overleg met betrokkenen

Waarom komt er een tunnel bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg?

Komst extra sneltrein

Vanaf eind 2017 gaat tussen Groningen en Leeuwarden ieder uur in beide richtingen een extra sneltrein rijden. Deze extra trein is onder andere nodig om het groeiend aantal treinreizigers tussen beide steden te kunnen vervoeren. Door de extra sneltrein zijn de overwegbomen bij de Paterswoldseweg en Peizerweg straks vaker dicht. Hierdoor neemt gevaarlijk gedrag in het verkeer toe, zoals nog even snel tussen de dichte overwegbomen door slalommen. De kans op een ongeval wordt zo groter en de spoorwegovergangen minder veilig.

Het Rijk stelt strenge eisen aan de spoorwegveiligheid. Omdat de veiligheid verslechtert door deze extra sneltrein, moeten de provincie en gemeente Groningen en ProRail maatregelen nemen. Ongelijkvloerse kruisingen leveren de meeste spoorwegveiligheid en verkeersveiligheid op. Een ongelijkvloerse kruising kan het beste gemaakt worden via een tunnel voor alle verkeer. Deze tunnel kan het beste aangelegd worden bij de Paterswoldseweg. Dit is gebleken uit onderzoek naar:

- overwegveiligheid
- bereikbaarheid van de stad
- inpassing in de omgeving
- toekomstvastheid
- kosten

Ongeveer 10.000 fietsers en voetgangers passeren iedere dag de spoorwegovergang Paterswoldseweg. Onder hen zijn veel schoolgaande kinderen. Straks zijn de overwegbomen vaker dicht. Met de tunnel hoeven fietsers, voetgangers en automobilisten niet meer te wachten voor dichte overwegbomen.

Verlenging busbaan

In de stad en regio Groningen zijn drie Hoogwaardig Openbaar Vervoer-assen (afgekort HOV-as). Dit zijn de belangrijkste busverbindingen tussen de stad, de regio en de P+R's. De busbaan langs de Koeriersterweg ligt op de route van de HOV-as west. Het laatste stuk van deze busbaan moet nog aangelegd worden. Dit stuk loopt van de kruising Paterswoldseweg/Koeriersterweg langs het spoor naar het hoofdstation.

De busbaan mag de Paterswoldseweg niet gelijkvloers kruisen. Omdat dan twee verkeersstromen (bus en trein) naast elkaar komen te liggen die beveiligd moeten worden voor het andere verkeer. Hierdoor neemt de verkeersveiligheid en spoorwegveiligheid sterk af. Daarom is ook voor de busbaan een tunnel bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg noodzakelijk. De busbaan komt naast het spoor te liggen, bussen rijden dan straks over de tunnel heen.

Ongeveer 550 bussen rijden iedere dag over de busbaan Koeriersterweg. Nu rijden deze bussen nog via de Paterswoldseweg, Parkweg en het Emmaviaduct van en naar het hoofdstation. De vele bussen zijn hier onwenselijk voor bewoners en scholen langs de route. De bussen hebben een negatief effect op het woon- en leefklimaat. Met de tunnel en de aanleg van het laatste stuk van de busbaan worden deze problemen opgelost. Bovendien wordt de rijtijd voor bussen veel korter.

Doorstroming Paterswoldseweg

De Paterswoldseweg is een belangrijke verbinding van en naar het centrum van Groningen. Voor fietsers en automobilisten. Tijdens drukke (spits)momenten is de bereikbaarheid van de stad niet optimaal. Dat komt ook door de spoorwegovergang. Met de extra sneltrein zijn de overwegbomen straks nog vaker dicht.

De tunnel verbetert de doorstroming van het verkeer. Bussen gebruiken dan de busbaan langs het spoor en rijden niet meer om via de Paterswoldseweg en Parkweg. Voetgangers, fietsers en automobilisten hoeven niet meer te wachten voor gesloten overwegbomen.

Nu rijden bussen nog om via de Paterswoldseweg en Parkweg. De verkeerslichten op de Paterswoldseweg en Parkweg houden rekening met deze bussen. Ander verkeer moet daarom langer wachten. Met de tunnel zal de doorstroming van het verkeer verbeteren en de wachttijd bij de verkeerslichten afnemen.

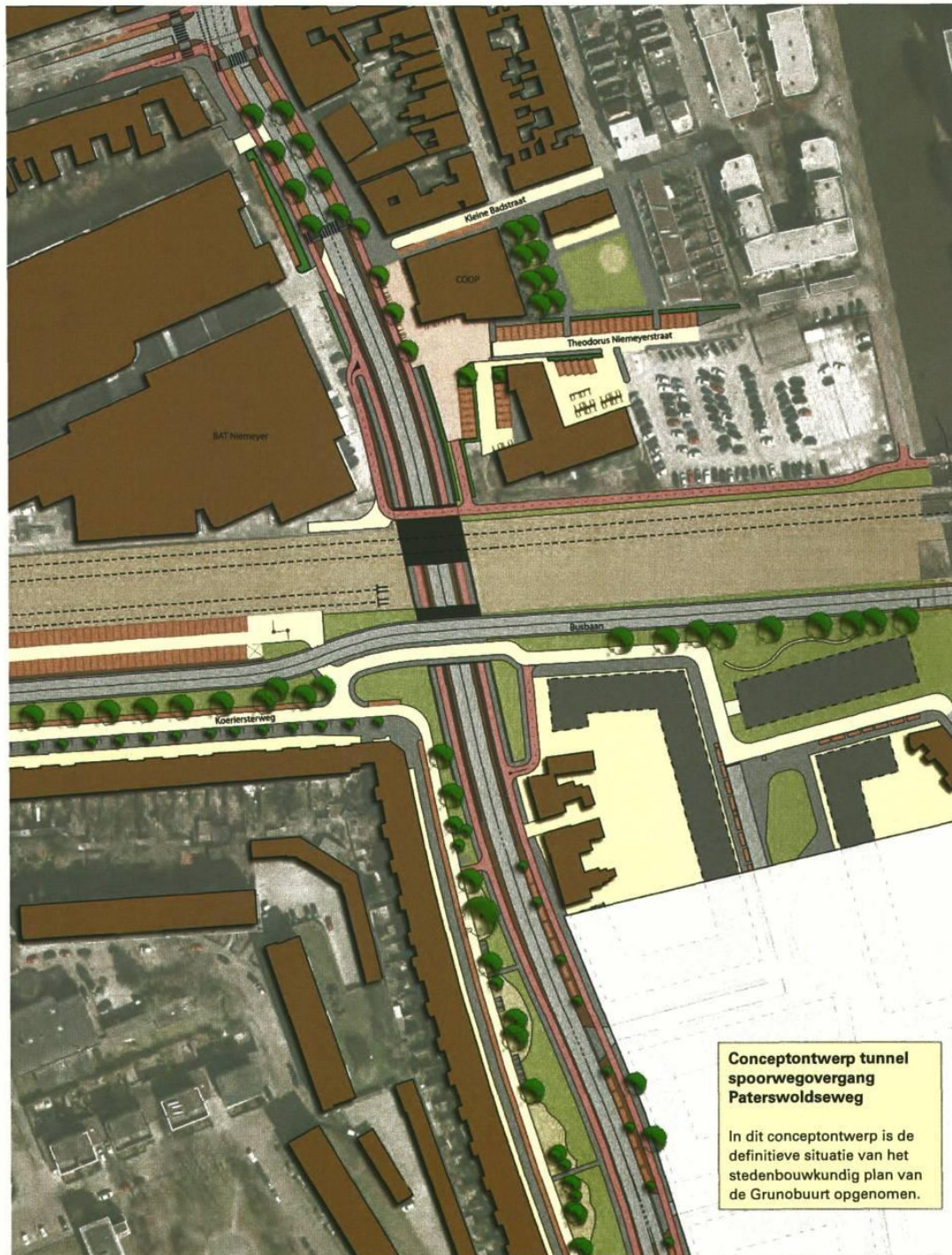
Meer over de redenen voor een tunnel leest u in de notitie 'Nut en noodzaak tunnel Paterswoldseweg'. Deze notitie vindt u op de website. Kijk voor de website in deze folder onder het kopje 'Meer weten?'.

Wie heeft het besluit over de tunnel genomen?

De tunnel bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg wordt in de eerste plaats gebouwd vanwege het project Extra Sneltrein Groningen Leeuwarden (ESGL). De keuze voor de tunnel voor alle verkeer is genomen door de Stuurgroep ESGL. In deze stuurgroep zitten bestuurders van de provincies Groningen en Fryslân, gemeenten en ProRail.

In 2013 hebben het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen ingestemd met de keuze voor de tunnel van de Stuurgroep ESGL. Provinciale Staten van de provincie Groningen hebben hier in september 2013 mee ingestemd. De gemeenteraad van de gemeente Groningen is hier in september 2013 schriftelijk over geïnformeerd.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg



Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Hoe ziet het ontwerp voor de tunnel eruit?

De tunnel wordt aangelegd onder de huidige twee sporen. Deze sporen worden ongeveer 75 cm verhoogd. Zo kan de tunnel minder diep en daardoor minder lang worden. In de tunnel komt een weg met aan beide zijden een fietspad en een voetpad.

Op de tunnel komt, van noord naar zuid (van boven naar beneden in het ontwerp):

- een fietspad van en naar het hoofdstation
- de huidige twee sporen
- ruimte voor een derde en vierde spoor
- de busbaan (HOV-as west)
- een weg tussen Laanhuizen en de Grunobuurt
- een voetpad tussen Laanhuizen en de Grunobuurt

Verbinding met de Paterswoldseweg

- De Kleine Badstraat, de Stephensonstraat en de in- en uitgang van BAT Niemeyer blijven aangesloten op de Paterswoldseweg.
- De Koeriersterweg en de Theodorus Niemeyerstraat verliezen door de tunnel hun directe aansluiting op de Paterswoldseweg.

Badstratenbuurt en Zeeheldenbuurt

Door de tunnel moet de Coop supermarkt via een andere route bevoorrad worden. Nu kunnen vrachtwagens nog van de Paterswoldseweg naar de Theodorus Niemeyerstraat rijden om de Coop te bevoorraden. Dat kan straks niet meer. Bewoners van de Badstratenbuurt hebben voorgesteld om het ontwerp van de tunnel aan te passen met een ventweg. Dit plan is overgenomen (zie het ontwerp).

De ventweg komt tussen de Paterswoldseweg en de bebouwing aan de kant van de supermarkt. Vrachtwagens kunnen zo van en naar de supermarkt rijden. Op het terrein van de jongerenhuisvesting (voormalig kantoor BAT Niemeyer) kunnen de vrachtwagens terugsteken en weer naar de Paterswoldseweg rijden. Medewerkers van BAT Niemeyer kunnen de ventweg gebruiken om van en naar hun parkeerterrein te rijden.

De situatie bij BAT Niemeyer verandert. Het voorterrein van BAT Niemeyer wordt voor een deel gebruikt voor de tunnel. Daarom wordt het gebied tussen het bedrijfspand en de Paterswoldseweg opnieuw ingericht.

Laanhuizen en Grunobuurt

De huizen aan de Paterswoldseweg 84 t/m 94 moeten worden gesloopt om ruimte te maken voor de tunnel.

Door de tunnel verdwijnt de aansluiting van de Koeriersterweg naar de Paterswoldseweg. Daarom wordt naast de busbaan een weg aangelegd tussen Laanhuizen en de Grunobuurt (zie het ontwerp). Deze 30-kilometerweg loopt over de tunnel. Auto's en fietsen kunnen via deze weg de Paterswoldseweg en Parkweg bereiken. Uit onderzoek blijkt dat ongeveer 600 auto's per dag via deze weg gaan rijden.

Met bewoners zijn twee alternatieven besproken voor de bereikbaarheid van Laanhuizen. Het eerste alternatief is van de ventweg aan de Paterswoldseweg tweerichtingsverkeer maken. Dit alternatief is afgevalen omdat hiervoor veel groen moet verdwijnen. Ook wordt dan de ventweg bij de Paterswoldseweg drukker.

Het tweede alternatief is de Koeriersterweg aan de westkant aan laten sluiten op de Peizerweg. Dit alternatief is afgevalen omdat hierdoor sluisverkeer door Laanhuizen zal gaan rijden. Ook kan de kruising die ontstaat bij de Koeriersterweg en Peizerweg niet verkeersveilig worden ingericht.

Hoe is overlegd met omwonenden en betrokkenen?

Tussen oktober 2010 en juni 2014 zijn bijeenkomsten met omwonenden en betrokken bedrijven geweest. De presentaties en verslagen van de meeste bijeenkomsten staan op de website. Kijk voor de website in deze folder onder het kopje 'Meer weten?'

Klankbordgroep

Ongeveer 40 bewoners en vertegenwoordigers van betrokken bedrijven hebben zich in november 2013 aangemeld voor de klankbordgroep. Deze klankbordgroep heeft meegepraat over het ontwerp en de inpassing van de tunnel.

- In januari 2014 waren twee bijeenkomsten met deze klankbordgroep.
- In februari 2014 was een overleg over de verbetering van de inspraak.
- In maart 2014 was een extra informatiebijeenkomst over waarom de tunnel er moet komen.
- In maart, april en mei 2014 waren aparte bijeenkomsten met de klankbordgroep 'zuid' (Grunobuurt en Laanhuizen) en 'noord' (Badstratenbuurt en Zeeheldenbuurt). Tijdens deze bijeenkomsten is specifiek gekeken naar vragen, problemen en oplossingen aan beide kanten van het spoor.
- De resultaten uit deze overleggen zijn in april en mei 2014 besproken met de gezamenlijke klankbordgroep.
- Op 3 juni 2014 was de laatste bijeenkomst van de klankbordgroep en is het definitieve ontwerp van de tunnel en de aanpassingen in de omgeving gepresenteerd.

Door de inbreng van de klankbordgroep is het ontwerp van de tunnel aangepast:

- aan de noordkant van de tunnel komt een ventweg. Via deze ventweg zijn de supermarkt en het parkeerterrein aan de Theodorus Niemeyerstraat te bereiken;
- via de tunnel komt een 30-kilometerweg tussen Laanhuizen en de Grunobuurt. Deze weg loopt over de tunnel.

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Op 19 en 21 oktober 2010, 28 maart 2011 en 3 juli 2012 zijn in Groningen bijeenkomsten gehouden waar onder meer informatie is gegeven over de extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden. Tijdens deze bijeenkomsten is uitgelegd dat het noodzakelijk is om bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg een ongelijkvloerse kruising te maken. Betrokken wijkorganisaties zijn voor deze bijeenkomsten uitgenodigd. Bewoners zijn uitgenodigd via advertenties in de Gezinsbode.

Met omwonenden en betrokken bedrijven is intensief overlegd over de tunnel. De tunnel heeft immers gevolgen voor de omgeving van de spoorwegovergang Paterswoldseweg. Wij hebben geprobeerd met zo veel mogelijk verschillende belangen rekening te houden, maar begrijpen dat niet iedereen de belangen voor een tunnel deelt.

Wat is de procedure voor de aanleg van de tunnel?

Tracéwet en Tracébesluit

Voor het project Extra Snelrein Groningen Leeuwarden en daarmee voor de aanleg van de tunnel wordt de Tracéwet-procedure gevolgd. Dit is een procedure van het Rijk voor het aanleggen of uitbreiden van (spoor) wegen. Deze procedure wordt gevolgd omdat de tunnel onderdeel is van de plannen voor de extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden. De Tracéwet is te vergelijken met de procedure voor een bestemmingsplan bij een gemeente.

Naar verwachting start de procedure in het eerste kwartaal van 2015 met de publicatie van het ontwerp-tracébesluit. Dit ontwerp-tracébesluit ligt zes weken ter inzage. U kunt dan reageren op dit ontwerpbesluit. Nadat de reacties zijn verwerkt, neemt de minister van Infrastructuur en Milieu het definitieve besluit.

Bent u het niet eens met het definitieve besluit? Dan kunt u beroep aantekenen bij de afdeling Bestuursrecht van de Raad van State. Dit kan alleen als u heeft gereageerd op het ontwerp-tracébesluit.

Is het Tracébesluit eenmaal onherroepelijk? Dan moeten de provincie en gemeente Groningen ervoor zorgen dat de tunnel aangelegd kan worden. Bijvoorbeeld door bestemmingsplannen aan te passen en vergunningen te verlenen.

Raadsvoorstel

De tunnel bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg is een groot project in de stad Groningen. Om de belangen van haar inwoners te behartigen, wil de gemeente Groningen meebeslissen over het ontwerp. Het college van burgemeester en wethouders maakt een raadsvoorstel. Dit raadsvoorstel komt half september 2014 in de raadscommissie. Eind september 2014 neemt de gemeenteraad van Groningen een besluit over het raadsvoorstel. De data worden aangekondigd in de Gezinsbode en op de website van de gemeente Groningen.

Bij het raadsvoorstel wordt een inspraakrapport toegevoegd. In dit inspraakrapport worden alle reacties over de plannen en het ontwerp verwerkt en voorzien van commentaar door het college van burgemeester en wethouders. Zo kan eerst het college alle ingebrachte reacties lezen en indien nodig haar visie bijstellen. Daarna krijgt de gemeenteraad inzicht in alle reacties en standpunten en kan zo een afgewogen beslissing maken.

Reageren op de plannen voor de tunnel

De gemeente Groningen wil u als betrokkene graag de mogelijkheid geven om te reageren op het ontwerp van de tunnel. Uw reactie wordt verwerkt in het inspraakrapport bij het raadsvoorstel. U kunt uw reactie tot en met 27 juni 2014 sturen naar:

Het college van burgemeester en wethouders van Groningen
T.a.v. de heer T. Zaal
Ontwerp tunnel Paterswoldseweg
Postbus 7081
9700 JB Groningen

Raadsvoorstel - Ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Meer weten?

Wilt u meer weten over de plannen voor de spoorwegovergang Paterswoldseweg? Op de website van de gemeente Groningen is een speciale pagina ingericht. Hier vindt u meer informatie over het project, relevante documenten, verslagen en de planning. De website vindt u via:

- gemeente.groningen.nl/badstratenbuurt
- gemeente.groningen.nl/grunobuurt
- gemeente.groningen.nl/laanhuisen
- gemeente.groningen.nl/zeeheldenbuurt

Colofon



ProRail



Uitgave

Provincie Groningen, ProRail en gemeente Groningen

Beeldmateriaal

Gemeente Groningen

Tekst

Provincie Groningen, ProRail en gemeente Groningen

Vormgeving

Gemeente Groningen

Drukwerk

Zalsman, Groningen B.V.

Groningen, mei 2014

Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen CU over tunnel Paterswoldseweg ...



Vragen ex art 41 reglement van orde aan het college van B en W

Betreft: ondertunneling Paterswoldseweg

Groningen, 14 maart 2014

Geacht College,

De ondertunneling van de Paterswoldseweg maakt deel uit van het besluit voor een extra sneltrein Groningen–Leeuwarden en maakt deel uit van de derde fase van de HOV-as West. Het is een project van meerdere partijen, te weten ProRail, gemeente Groningen en provincie Groningen, waarbij de provincie de belangrijkste financier is.

De veronderstelling in het geheel is dat de aanleg van deze derde fase niet mogelijk is zonder een ongelijkvloerse kruising wat heeft geleid tot de keuze voor een tunnel, zoals door u gecommuniceerd in uw brief van 21 maart 2013.

In dit proces valt een aantal zaken op.

Ten eerste valt op dat betrokkenen/belanghebbenden pas in een laat stadium betrokken zijn bij de plannen. Bewoners hebben het gevoel dat dit project over hen uitgerold wordt. Naar de mening van onze fractie had dit veel eerder moeten.

Ten tweede valt uit de inspraakreacties van de bewoners – tijdens de raadscommissie, tijdens de extra bijeenkomst van de raadscommissie en tijdens de inspraakbijeenkomsten – op dat (het gebrek aan) de onderbouwing van nut en noodzaak van de ondertunneling een rode draad is. De antwoorden hierop zijn tot dusver onbevredigend.

Ten derde maken omwonenden zich grote zorgen over de gevolgen voor de leefbaarheid in hun wijk, voor extra verkeer door vooral Grunobuurt en Badstratenbuurt en voor een slechte bereikbaarheid van Laanhuizen.

Daarom hebben wij de volgende vragen aan het college.

1. Waarom zijn bewoners pas in november 2013 geïnformeerd over de voornemens?

Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen CU over tunnel Paterswoldseweg ...

2. Waarom is informatie over nut en noodzaak sporadisch, in stukjes en tot op heden tot ontevredenheid van de bewoners nog niet compleet aangeleverd? Zo wordt het argument van betere doorstroming op de Paterswoldseweg genoemd. Maar is dit argument wel van toepassing als er zowel ten noorden als ten zuiden van de geplande tunnel verkeerslichten staan?
3. Er leven zorgen bij de omwonenden over de leefbaarheid en veiligheid in hun wijk(en). Is het college bereid om deze zorgen weg te nemen en er alles aan te doen om de dialoog met de wijken aan te gaan?

Namens de fractie van de ChristenUnie,

Inge Jongman-Mollema

Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen CU over tunnel Paterswoldseweg ...



Onderwerp Beantwoording vragen ex artikel 41 RvO ChristenUnie
over ondertunneling Paterswoldseweg

Steller dhr. Zaal

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 82 86 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO14.4285074

Datum - 9 APR 2014 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u ons antwoord toekomen op de door Inge Jongman-Mollema van Christen Unie gestelde vragen over 'ondertunneling Paterswoldseweg'. De brief van de vragensteller treft u als bijlage aan.

1. *Waarom zijn bewoners pas in november 2013 geïnformeerd over de voornemens?*

De bewoners zijn al op een eerder tijdstip geïnformeerd:
Op **19 en 21 oktober 2010** zijn twee informatiebijeenkomsten over de spoorlijn Groningen-Heerenveen gehouden. Daarbij is nadrukkelijk aandacht besteed aan de Extra Snelrein Groningen Leeuwarden waarbij mogelijke maatregelen op en rondom spoorwegovergangen aan de orde zijn geweest. Destijds is onder andere aangegeven dat wij er vanuit gaan dat de spoorlijn niet gelijkvloers het onderliggende wegennet mag kruisen.

De informatiebijeenkomsten zijn gehouden in het Willem Lodewijk Gymnasium in Groningen en in Hoogkerk. De wijkorganisaties van de betrokken buurten zijn per brief uitgenodigd, in de Gezinsbode heeft een advertentie gestaan. De notulen van deze bijeenkomsten zijn na afloop op de website van de Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk en op de website van de Westerkrant geplaatst.

Op **28 maart 2011** heeft in Hoogkerk een vervolgoverleg op deze twee plaatsgevonden. Hiervoor zijn alle aanwezigen van de bijeenkomsten van 19 en 21 oktober schriftelijk uitgenodigd. Ook alle betrokken wijkorganisaties zijn schriftelijk uitgenodigd en in de Gezinsbode is een advertentie gestaan. Net als bij de eerdere bijeenkomsten in oktober 2010 is op deze avond aandacht aan de Extra Snelrein Groningen Leeuwarden besteed.



Ook is aangegeven dat de overweg Paterswoldseweg mogelijk ongelijkvloers moet worden gemaakt.

Vervolgens is op **25 mei 2012** door het Breed Bestuurlijk Overleg spoorlijn Groningen-Heerenveen (waarin wij vertegenwoordigd waren) besloten Gedeputeerde Staten van Groningen en Fryslân te adviseren te stoppen met de ontwikkeling van de spoorlijn Groningen-Heerenveen. Provinciale Staten van Fryslân en Groningen hebben hun voordracht om te stoppen op respectievelijk 18 juli 2012 en 7 november 2012 vastgesteld. Ons college is hier per brief van 27 november 2012 over geïnformeerd.

Op **3 juli 2012** is in Hoogkerk een (met Groningen gecombineerde) inloopbijeenkomst gehouden voor het project ESGL. Dit was in het kader van de start van de Tracéwetprocedure, om de Nota Reikwijdte en Detailniveau toe te lichten en te vragen om reacties. De betrokken wijkraden zijn uitgenodigd; iedere inwoner kon op 'de Nota' reageren via internet. De Nota kon ingezien worden in de provinciehuizen en bij de betreffende gemeenten. De aankondigingen hiervoor hebben in de regionale kranten gestaan (o.a. Gezinsbode). Een impressie van de tunnel uit het rapport van Zuidema heeft tijdens de inloopbijeenkomst in Hoogkerk aan de muur gehangen.

Op **17 oktober 2012** is het Vier Wijkenoverleg (Badstratenbuurt, Zeeheldenbuurt, Laanhuizen, Grunobuurt) door gemeente en ProRail uitgebreid geïnformeerd over 'de laatste stand van zaken'. Er is gesproken over de (planning van de) ondertunneling van de Paterswoldseweg en over de gevolgen die hij kan hebben voor de ontsluiting van Laanhuizen en voor bedrijven en winkels in de omgeving. ProRail heeft aangegeven het projectmanagement bij de tunnel te gaan voeren. Voor informatie kan het Vierwijkenoverleg vanaf nu bij een vast contactpersoon van ProRail terecht.

Op **13 maart 2013** heeft de gemeente Groningen in het Vierwijkenoverleg informatie gegeven over de ondertunneling van de Paterswoldseweg en over de HOV-as West 3^e fase. Toegezegd is dat zodra studies voor de tunnel Paterswoldseweg zijn afgerond, en er schetsen zijn, het Vierwijkenoverleg wordt geïnformeerd.

Nadat wij met de vier wijken op 17 oktober 2012 en 13 maart 2013 hebben overlegd over de plannen voor een tunnel, hebben wij uw raad per brief van 21 maart 2013 geïnformeerd.

Op **10 oktober 2013** hebben we COOP Badstratenbuurt en BAT Niemeijer geïnformeerd. Beide partijen hebben aangegeven mee te willen denken in het proces. Het goed kunnen blijven bevoorraden van hun ondernemingen is door partijen als cruciaal omschreven.

Op **16 oktober 2013** geeft ProRail bij het Vier Wijkenoverleg een PowerPoint-presentatie over de 'tunnel Paterswoldseweg'.



Er worden twee varianten getoond: de 'smalle' en de 'brede'.
De mogelijke consequenties van de tunnel voor de aanliggende bebouwing en voor de ontsluitingen voor de wijken worden in beeld gebracht. Er wordt afgesproken dat op 13 november 2013 alle bewoners van de vier betrokken wijken worden uitgenodigd voor een informatieavond.

Op **13 november 2013** is een informatieavond gehouden voor de bewoners van de vier buurten. Aan alle adressen van deze wijken zijn voor deze avond uitnodigingen verstuurd. De opkomst was meer dan 100 personen.
ProRail heeft aan de hand van een uitgebreide Power Pointpresentatie informatie gegeven over het waarom van de tunnel en over hoe de ondertunneling van de Paterswoldseweg er uit kan komen te zien. Tijdens de avond bleek er veel behoefte te zijn dieper in te gaan op 'nut en noodzaak' van de tunnel en over de gevolgen voor de bereikbaarheid van de omliggende wijken. Afgesproken is voor de Badstratenbuurt met direct betrokkenen te overleggen over het onderwerp 'bereikbaarheid'.
Op de avond hebben zich ca. 30 personen voor een klankbordgroep (KBG) opgegeven. Afgesproken is met deze groep periodiek te overleggen.

Na de overleggen met de vier wijken en met de aanwezigen van 13 november, hebben we uw raad per brief van 20 december 2013 geïnformeerd.

Op **13 januari 2014** is de eerste bijeenkomst van de klankbordgroep Paterswoldseweg. Op deze avond zijn de aanleiding voor de tunnel, planning en procedures, ruimte voor inspraak en nader te onderzoeken onderwerpen met elkaar besproken.

Vanaf **28 januari 2014** staan alle beschikbare documenten die van doen hebben met de 'tunnel Paterswoldseweg' op een Website; te bereiken via 'mijn wijk Groningen'.

Op **28 januari 2014** is de tweede bijeenkomst van de klankbordgroep Paterswoldseweg. Met een PowerPointpresentatie is een uitgebreide toelichting gegeven op de consequenties van de tunnel voor het 'noordelijk' deel (vooral Badstratenbuurt) en het 'zuidelijk' deel (Laanhuizen en Grunobuurt). Door aanwezigen wordt op deze avond herhaaldelijk 'nut en noodzaak' van de tunnel betwist; ook wordt door aanwezigen aangegeven ontevreden te zijn met het participatieproces.

Omdat de projectgroep van Gemeente, Provincie en ProRail het eens is met de bewoners dat de KBG in de huidige vorm niet goed functioneert wordt de KBG gevraagd samen met de projectgroep het proces te bespreken met als doel het participatieproces beter in te richten.

Op **11 februari 2014** is hierover een overleg met een afvaardiging van de klankbordgroep. Er worden nieuwe afspraken gemaakt over de inrichting van



het participatieproces voor de komende periode. In deze nieuwe afspraken kunnen alle aanwezigen zich vinden.

Op **18 februari 2014** wordt in het stadhuis ten behoeve van de leden van de raad een presentatie gehouden over 'de Tunnel'. Daarbij zijn 'nut en noodzaak', inhoud, proces, planning en procedure besproken.

Bij de presentatie hebben de aanwezige bewoners en leden van de KBG met de raadsleden en de ambtelijke vertegenwoordiging gediscussieerd over hetgeen in de presentatie naar voren is gekomen.

Op dinsdagavond **4 maart 2014** is een bijeenkomst voor alle bewoners van de vier wijken. Aan ieder adres in de wijken is een uitnodiging verzonden. De opkomst is ca. 200 personen. Door de provincie wordt een uitgebreide toelichting gegeven op 'nut en noodzaak' van de tunnel. Ook schriftelijk is het nut- en noodzaakverhaal verkrijgbaar. Het tweede gedeelte van de avond is een informatiemarkt. Aanwezig zijn onder andere specialisten van ProRail. Indien aanwezigen meer informatie willen hebben over het veiligheidsaspect en het landelijk beleid, kan men hier terecht.

Op **11 maart 2014** heeft de eerste vergadering van de Klankbordgroep 'Zuid' (Grunobuurt en Laanhuizen) plaatsgevonden. Het onderwerp van de avond is het bespreken van ontsluitingsvarianten: langs de HOV-as, via de ventweg langs de Paterswoldseweg of de oostkant van de Koeriersterweg. Na constructief overleg is besloten de ontsluiting van Laanhuizen langs de HOV-as als enige nader uit te werken.

Bij aanvang van het overleg heeft een vertegenwoordiger van Tunnel Overleg Laanhuizen (TOL) aan de gemeente en aan ProRail een brief overhandigd. De vertegenwoordiger gaf aan dat TOL niet meer aanwezig zal zijn bij overleggen waar gesproken wordt over de inpassing van de tunnel. TOL blijft 'nut en noodzaak' van de tunnel Paterswoldseweg betwisten.

Op **18 maart 2014** heeft de eerste vergadering van Klankbordgroep Noord plaatsgevonden. Tussen alle betrokken partijen is over alle (ventweg) varianten uitvoering gediscussieerd. Ook hier is besloten één variant nader uit te werken. Deze variant wordt o.a. door COOP als meest wenselijke beoordeeld.

Op dit overleg -en dat van 11 maart- is door de gemeente aangegeven dat de verkeerssimulatie 'Tunnel Paterswoldseweg' voor 18 april 2014 is afgerond. Na deze datum volgen weer overleggen met KBG Zuid en KBG Noord. Met de uitkomst van de simulatie kan dan bekeken worden of de gekozen voorkeursvarianten wel of niet aangepast moeten worden.

De volgende overleggen voor de KBG Noord en Zuid zijn respectievelijk gepland op 22 en 23 april 2014.

Een overleg met de *gezamenlijke* KBG vindt op 16 april 2014 plaats.



2. *Waarom is informatie over nut en noodzaak sporadisch, in stukjes en tot op heden tot ontevredenheid van de bewoners nog niet compleet aangeleverd? Zo wordt het argument van betere doorstroming op de Paterswoldseweg genoemd. Maar is dit argument wel van toepassing als er zowel ten noorden als ten zuiden van de geplande tunnel verkeerslichten staan?*

De informatie over nut en noodzaak is meerdere keren compleet aangeleverd. Juist omdat er veel vragen bij bewoners waren/zijn, is hiervoor de bijeenkomst van 4 maart 2014 georganiseerd. Die avond is druk bezocht. Door de provincie is een uitgebreide toelichting gegeven op 'nut en noodzaak' van de tunnel. Ook schriftelijk is het nut- en noodzaakverhaal verkrijgbaar. Deze notitie is op de website beschikbaar.

Voor de leden van de raad is op 18 februari een presentatie gehouden over 'de Tunnel'. Daarbij zijn 'nut en noodzaak', inhoud, proces, planning en procedure aan de orde gekomen en hebben aanwezigen (waaronder ook bewoners) alle gelegenheid gekregen daarover vragen te stellen.

Uw raad is per brief van 22 augustus 2013 geïnformeerd over het realisatiebesluit ESGL. In de bijgevoegde rapporten is zeer uitvoerig 'nut en noodzaak' van de ESGL besproken.

Is het argument van 'betere doorstroming' op de Paterswoldseweg wel van toepassing als er zowel ten noorden als ten zuiden van de geplande tunnel verkeerslichten staan.

In onze uitleg over 'nut en noodzaak' hebben wij er altijd voor gewaakt één overweging als doorslaggevend aan te merken. Het is juist de combinatie van factoren die 'nut en noodzaak' bepalen.

Het begint met de veiligheidseisen van het Rijk/ProRail die - door de toename van het aantal treinen- noodzaken tot een ongelijkvloerse kruising. Uit onderzoek bleek de tunnel Paterswoldseweg (in vergelijking met Peizerweg) de meeste verbetering te bieden van de spoor- en verkeersveiligheid. In de kostenvergelijking tussen die twee blijkt overigens een tunnel onder de Peizerweg vele malen meer te kosten dan die van de Paterswoldseweg.

Uitgaande van de Rijkseis van een ongelijkvloerse kruising is de Paterswoldseweg voor de bereikbaarheid van de stad onbetwist van meer belang dan de Peizerweg. Wij streven daarbij naar een zo optimaal mogelijke doorstroming. Dit geldt voor alle verkeer; voor het fietsverkeer (ca. 10.000/dag) geldt dit in het bijzonder. Voor de categorie fietsers en wandelaars geldt dat bij lange(re) dichtligtijden gevaarlijk verkeersgedrag



(nog net even langs de bomen) toeneemt, waardoor de spoorwegveiligheid afneemt.

Net als bij de tunnel dienen de verkeerslichten bij Parkweg en Peizerweg ook de verkeersveiligheid en doorstroming. Onze opgave is steeds de optimale balans te zoeken tussen verkeersveiligheid en doorstroming.

Uw raad heeft bij meerdere gelegenheden besloten de HOV-as West van het transferium Hoogkerk tot aan het Hoofdstation aan te leggen. Het laatste deel 'de derde fase' kan alleen veilig (en snel) worden gerealiseerd bij een ongelijkvloerse kruising bij de Paterswoldseweg.

Door het aanleggen van het laatste deel van de HOV-as maken we een eind aan de huidige/onveilige situatie. Niet alleen voor het verkeer bij de kruising Paterswoldseweg maar zeker ook voor wat betreft de tientallen (in de toekomst meer dan honderd) bussen die nu geleid worden via de Paterswoldseweg, Parkweg, Emmaviaduct. Zowel door bewoners als door scholen (langs de busroute) is ons te kennen gegeven deze situatie onacceptabel te vinden.

Voor het project Stationsgebied Groningen is onlangs een overeenkomst ondertekend met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Belangrijk onderdeel in dit project is het veranderen van het Hoofdstation van eindpunt naar een doorgaand station. Dit maakt het onder meer mogelijk dat treinen uit Roodeschool, Delfzijl en Leeuwarden rechtstreeks door kunnen rijden naar station Europapark en verder, en treinen uit Veendam en Nieuweschans naar station Groningen Noord en verder.

In de toekomst wordt het aantal doorgaande treinen mogelijk verder uitgebreid, mede gezien de huidige en nog verwachte reizigersgroei. In de plannen voor het Stationsgebied wordt daarom vanuit de toekomstvastheid uitgegaan van een tunnel bij de overweg Paterswoldseweg, waarbij op het tunneldek, naast de huidige twee sporen, ook een ruimtereservering voor een derde en vierde spoor nodig is.

3. *Er leven zorgen bij de omwonenden over de leefbaarheid en veiligheid in hun wijk(en). Is het college bereid om deze zorgen weg te nemen en er alles aan te doen om de dialoog met de wijken aan te gaan?*

Wij erkennen de zorgen die er bij bewoners zijn over de leefbaarheid en veiligheid in hun wijk(en). Wij zijn er ons ook van bewust dat de zorgen en belangen soms verschillen en soms zelfs conflicteren. In onze overleggen komen wij bewoners tegen die (princiepelijk) tegen de tunnel zijn en bewoners die voor de tunnel zijn.

Zo is er bijvoorbeeld een specifiek belang voor bewoners en scholen aan de Paterswoldseweg. De veiligheid en het woonplezier gaan er 'aantoonbaar' op vooruit als de meeste bussen in de toekomst niet meer langs de

Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen CU over tunnel Paterswoldseweg ...

Bladzijde

7



Paterswoldseweg gaan maar gebruik maken van de 3^e fase van de HOV-as: de tunnel is daarvoor noodzakelijk.

Naast de – soms tegenstrijdige- bewonersbelangen hebben we te maken met belang van de stad en regio: wij streven naar goed en veilig openbaar vervoer, zowel met de trein als met de bus (als de gehele HOV-as is aangelegd is de reistijd met de bus van transferium Hoogkerk naar het Hoofdstation ca. 8 minuten). Openbaar vervoer is een belangrijke factor in het voorkomen van filevorming en het dichtslippen van de (binnen) stad.

Voor de overige verkeersdeelnemers is de Paterswoldseweg een druk bereden route naar de binnenstad; een tunnel is voorwaardelijk voor de doorstroming.

Ons college zal er alles aan doen om zorgen bij bewoners weg te nemen en de dialoog aan te gaan. Dat is vanaf het begin van het proces ook onze inzet geweest. Dit laat onverlet dat betrokkenen het gevoerde overleg als onvoldoende kunnen ervaren.

Wij realiseren ons dat bij een stedelijk/regionaal project als het onderhavige een zorgvuldige afweging moet worden gemaakt van enerzijds het algemeen belang en anderzijds deelbelangen. In het proces tot nu toe -en in het vervolg ervan- willen wij alle betrokkenen ruimschoots de gelegenheid geven hun opvattingen naar voren te brengen, zodat naast de visie van het college ook alle visies, belangen en bezwaren van betrokkenen kunnen worden vastgelegd. Hiermee krijgt het college eerst de gelegenheid zijn visie te toetsen en – indien nodig- bij te stellen, en krijgt vervolgens de gemeenteraad inzicht in alle naar voren gebrachte opvattingen, zodat de raad een afgewogen beslissing kan nemen.

Wij verwachten in september 2014 het finale ontwerp van de tunnel aan uw raad voor te kunnen voorleggen.

Wij vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

2014
NR. 35

BIJLAGE

ChristenUnie

Vragen ex art 41 reglement van orde aan het college van B en W

Betreft: ondertunneling Paterswoldseweg

Groningen, 14 maart 2014

Geacht College,

De ondertunneling van de Paterswoldseweg maakt deel uit van het besluit voor een extra sneltrein Groningen–Leeuwarden en maakt deel uit van de derde fase van de HOV-as West. Het is een project van meerdere partijen, te weten ProRail, gemeente Groningen en provincie Groningen, waarbij de provincie de belangrijkste financier is.

De veronderstelling in het geheel is dat de aanleg van deze derde fase niet mogelijk is zonder een ongelijkvloerse kruising wat heeft geleid tot de keuze voor een tunnel, zoals door u gecommuniceerd in uw brief van 21 maart 2013.

In dit proces valt een aantal zaken op.

Ten eerste valt op dat betrokkenen/belanghebbenden pas in een laat stadium betrokken zijn bij de plannen. Bewoners hebben het gevoel dat dit project over hen uitgerold wordt. Naar de mening van onze fractie had dit veel eerder moeten.

Ten tweede valt uit de inspraakreacties van de bewoners – tijdens de raadscommissie, tijdens de extra bijeenkomst van de raadscommissie en tijdens de inspraakbijeenkomsten – op dat (het gebrek aan) de onderbouwing van nut en noodzaak van de ondertunneling een rode draad is. De antwoorden hierop zijn tot dusver onbevredigend.

Ten derde maken omwonenden zich grote zorgen over de gevolgen voor de leefbaarheid in hun wijk, voor extra verkeer door vooral Grunobuurt en Badstratenbuurt en voor een slechte bereikbaarheid van Laanhuizen.

Daarom hebben wij de volgende vragen aan het college.

1. Waarom zijn bewoners pas in november 2013 geïnformeerd over de voornemens?

Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen CU over tunnel Paterswoldseweg ...

2. Waarom is informatie over nut en noodzaak sporadisch, in stukjes en tot op heden tot ontevredenheid van de bewoners nog niet compleet aangeleverd? Zo wordt het argument van betere doorstroming op de Paterswoldseweg genoemd. Maar is dit argument wel van toepassing als er zowel ten noorden als ten zuiden van de geplande tunnel verkeerslichten staan?
3. Er leven zorgen bij de omwonenden over de leefbaarheid en veiligheid in hun wijk(en). Is het college bereid om deze zorgen weg te nemen en er alles aan te doen om de dialoog met de wijken aan te gaan?

Namens de fractie van de ChristenUnie,

Inge Jongman-Mollema

Bijlage - Verslag 12 februari 2014

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 12 februari 2014
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 20.00 - 22.45 uur

Aanwezig: dhr. J.P.A. van Rooij (voorzitter), dhr. J. Spakman (PvdA), dhr. J.D. Hukema (PvdA), dhr. J. Evenhuis (VVD), dhr. R.A. Koops (VVD), dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks, tot en met punt B2), dhr. W.B. Leemhuis (GroenLinks, vanaf punt B3), dhr. A. Nolles (GroenLinks), dhr. A.W. Maat (Stadspartij), dhr. J.P. Dijk (SP), mw. N.G.J. Temmink (SP), dhr. J.H. Luhoff (D66), mw. G.E.J. Copini-van der Meulen (D66), mw. A. Kuik (CDA), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), mw. S.T. Klein Schaarsberg (Student en Stad, tot en met punt B2), mw. K. de Wrede (PvdD)

De wethouders: dhr. J.M. van Keulen, dhr. J. Seton

Afwezig m.k.: dhr. W. Moes (PvdA), dhr. J.P. Loopstra (PvdA)

Namens de griffie: dhr. W.T. Meijer (commissiegriffier)

Verslag: dhr. Z. Jeuring

Insprekers:

dhr. Bijleveld, mw. De Haan, mw. Tubben, mw. Mulder, mw. Warmenhoven bij agendapunt B3, Stand van zaken Tunnel Paterswoldseweg

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

Wethouder Seton:

- Rode Haan: op dit bedrijventerrein zal biomassa in de vorm van wilgen worden geteeld. Op 12 maart 2014 plant de wethouder de eerste wilgentenen.
- Partyboten: de gemeente bekijkt samen met de ondernemers de regels waaraan moet worden voldaan. De raad ontvangt een raadsvoorstel tot wijziging van de verordening. Dit lukt niet voor de zomer maar vanaf 1 april kunnen ligplaatsen aan de Oosterhaven worden gebruikt. De handhaving kan pas goed gebeuren als de regelgeving gereed is maar de gemeente zorgt ervoor dat partyboten de vaarweg niet versperren.
- Atero: de raad ontvangt binnenkort informatie over het hoe van de verkoop van de aandelen. In april zal een informatieve bijeenkomst worden georganiseerd voor de raad.

Wethouder Van Keulen:

- Naar aanleiding van de brief Stationsgebied: in april en mei vindt de dialoog met bewoners plaats. De raad ontvangt in de week van 10 april 2014 nadere informatie. Het college legt begin maart de samenwerkingsovereenkomst vast. De raad ontvangt deze ter kennisneming.
- Kredieten lopende projecten: de raad ontvangt binnenkort een brief met meerdere aanvragen voor kredieten. De raad zal dit in april 2014 moeten vaststellen.

Mw. De Wrede (PvdD):

- Biomassa Rode Haan: wordt bij de oogst rekening gehouden met de dieren? Kan de raad informatie ontvangen over de manier van planten en oogsten?

Wethouder Seton:

- Zegt toe de gevraagde informatie, toegespitst op dieren, te zullen toesturen.

A2. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

Bijlage - Verslag 12 februari 2014

A3. Afspraken en planning

- a. Besluitenlijst commissie 22 januari 2014
- b. Besluitenlijst raad 29 januari 2014
- c. Lange Termijn Agenda
- d. Lijst initiatiefvoorstellen en moties

De voorzitter:

- De toezeggingen worden verwerkt in de LTA.
- LTA en IM-lijst: de commissie stemt in met de voorstellen in blauw.

A4. Conformstukken

a. Aanschaf parkeervergunningensysteem en kredietaanvraag voor de bijbehorende investeringskosten

(raadsvoorstel 24 januari 2014)

Dhr. Spakman (PvdA):

- De verhouding tussen het investeringskrediet en de jaarlijkse kapitaallast ligt hier anders dan bij vele andere kapitaalinvesteringen. Kan de wethouder dit uitleggen?

Wethouder Van Keulen:

- Stuurt het antwoord schriftelijk naar de raad.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 19 februari 2014.

b. The Passion; budgetaanvraag

(raadsvoorstel 28 januari 2014, zie ook collegebrief 23 januari 2014)

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Heeft moeite met het sponsoren van een commercieel feest. De gemeentelijke bijdrage is maximaal 100.000 euro en dat is erg veel.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Hoe verloopt de samenwerking met kerken, ondernemers en enthousiaste mensen? Zijn er interessante resultaten?

Mw. Temmink (SP):

- Vindt dat de stad een evenement als The Passion niet nodig heeft.
- Wat is het risico dat de gemeente de 80.000 euro niet terugverdient?

Dhr. Spakman (PvdA):

- Vindt het een prima initiatief maar sluit zich aan bij de vraag over de onzekerheid rond het terugverdienen van de 80.000 euro.

Wethouder Seton:

- Zegt dat The Passion een grote invloed heeft op het imago van de stad en positieve effecten heeft op kerken en op ondernemers. Het is geen commerciële activiteit maar een uitstekende mogelijkheid de stad op prime time in het nieuws te krijgen.
- Het inverdienmodel is goed bekeken, het college verwacht geen tegenvaller.
- De samenwerking: de ondernemers werken vanaf het begin goed mee.
- De processie door de stad is inmiddels volgeboekt.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 19 februari 2014.

c. Deelneming WarmteStad Holding BV

(raadsvoorstel 31 januari 2014)

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- De tekst zegt dat de gemeente op voorhand voldoet aan het nog op te stellen toetsingskader verbonden partijen. Hoe kan dat?
- Eigenlijk is dit een nieuw nutsbedrijf terwijl de beweging de andere kant op is. De gemeente loopt een risico.
- Hoe wordt de raad geïnformeerd, los van de informatie die het college krijgt?

Wethouder Seton:

- Het college anticipeert op de nota Verbonden partijen. Dat kan omdat in grote lijnen bekend is waar die nota over gaat. Bij dit soort zaken is het belangrijk dat er geen licht tussen zit.
- Het rendement: de gemeente stapt erin omdat de markt onvoldoende rendement ziet. Het rendement is 4% tot 5% terwijl de markt minimaal 10% verlangt. De toekomst zal uitwijzen hoe het zich verder ontwikkelt.

Bijlage - Verslag 12 februari 2014

- De betrokkenheid van de raad: volledige transparantie staat voorop. Samen met de raad wordt bekeken welke informatie de raad graag wil ontvangen.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Kan na deze verduidelijking instemmen met het voorstel.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Merkt op in de raad met een stemverklaring te zullen komen.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 19 februari 2014.

A5. Rondvraag

Dhr. Hukema (PvdA):

- Bewoners in Kostverloren maken zich zorgen over de veiligheid op de kruising Hoendiep-Friesestraatweg. Komen er maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten?
- Hoogkerk: op de Zuiderweg, de Johan Faberlaan en de Johan Dijkstralaan wordt erg hard gereden. Kan hiernaar worden gekeken?

Wethouder Van Keulen:

- Zegt toe beide vragen schriftelijk te beantwoorden.

B1. Bomenstructuurvisie “Sterke Stammen”

(raadsvoorstel 24 januari 2014)

Dhr. Hukema (PvdA):

- Ziet het voorstel als een uitwerking van de richting waarmee de commissie in oktober 2014 heeft ingestemd. Het is tijd dat er een nieuwe gemeentelijke bomenvisie komt. De fractie stemt in met het voorstel.

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- Vindt het een inhoudelijk goed voorstel. De samenwerking met de inwoners is belangrijk.
- Stormschade: aan welke varianten denkt het college als het gaat om herplant? Komt hierover een collegebrief of wordt het in het uitwerkingsprogramma opgenomen?
- Essentakziekte: wat is de stand van zaken?
- De gestelde prioriteiten: zijn er inwoners die belang hechten aan de matige boomstructuur of aan andere zaken waaraan het college geen prioriteit hecht?
- Kan de raad het antwoord ontvangen op het verzoek van de projectleider Groninger Forum om op het gebouw een groene gevelwand te realiseren?

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Vindt het een goed plan. De vervanging van de kastanjabomen gebeurt op een goede manier.
- Stormschade: de fractie is geschrokken en wacht het plan af.
- Inspraak over groen in de wijken: de gemeente neemt een besluit als de bewoners er niet uitkomen. Is het niet beter om een stemming in de wijk te houden over de twee varianten?

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Noemt een groot aantal positieve eigenschappen van bomen. De stad moet daarom zorgvuldig omgaan met kapvergunningen.
- Overleg met waterschappen is nodig en spreker noemt de Drentse Aa bij het Stadspark waar borden onder water verdwijnen omdat het waterpeil steeds verder stijgt. Onderzoek is nodig.
- De fractie vindt dat er meer bomen in de stad mogen komen, zeker rond de Grote Markt. Rond parkeerplaatsen kunnen bomen worden geplaatst.
- Zieke en niet te herstellen bomen moeten worden verwijderd.

Mw. De Wrede (PvdD):

- Verschillende boomsoorten hebben door de manier van opkweken weinig verschillende genen. Bomen worden daardoor minder resistent. Genendiversiteit is noodzakelijk. Is het college zich hiervan bewust?
- Het is goed dat verschillende soorten bomen in een straat worden geplant.
- De eikenprocessierups: in het plan van aanpak van noordelijke gemeenten staat dat verschillende soorten vogels en insecten belangrijk zijn voor de bestrijding. Voert de gemeente de adviezen uit het plan van aanpak uit? Hetzelfde geldt voor de teken.
- Het is jammer dat de compensatieregeling niet geldt voor de Zonnelaan.

Bijlage - Verslag 12 februari 2014

- Komt er een voorstel voor een budget voor herplant? Het budget blijkt te laag te zijn.
- Spreker geeft complimenten voor de manier van omgaan met zienswijzen en het maken van afwegingen bij kapaanvragen.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Vindt het een breed stuk dat recht doet aan de inspraak.
- Het is mooi dat bewoners inspraak krijgen over hun eigen buurt. Het voorstel doet recht aan de punten groen, bewoners en kwetsbaarheid.

Mw. Temmink (SP):

- Geeft complimenten voor de bewonersbetrokkenheid en het groen in de stad.
- Is er aandacht voor bomen op de Grote Markt en bij het Forum?
- Is er aandacht voor reclame op bomen in verband met de kwetsbaarheid?
- Monumentale bomen: wat is de mening van het college over het inenten van bomen tegen ziekte? Gebeurt het al?

Mw. Klein Schaarsberg (Student en Stad):

- Geeft complimenten en is blij met de overkoepelende visie. Het is een wensbeeld.
- Spreker sluit zich aan bij de opmerkingen over diversiteit, de bewonersparticipatie en de vraag van GroenLinks over de gesneuvelde bomen tijdens de storm.

Mw. Kuik (CDA):

- Is tevreden over het stuk en is blij met de bewonersparticipatie.

Mw. Copini (D66):

- Vindt het een duidelijke visie en sluit aan bij de opmerking van de Stadspartij over bewonersparticipatie.
- Diversiteit is belangrijk.
- Spreker vraagt aandacht voor wijken met weinig gebruiksgroen.

Wethouder Seton:

- Bedankt voor de complimenten over de verwerking van de zienswijze.
- Het bestaande goede bomenbeleid is verscherpt en geactualiseerd.
- Het klopt dat meer variatie goed is. De bewoners aan de singels staan erachter.
- De stormschade: herplant is nodig. Er komt spoedig een voorstel naar de raad aan de hand van het rekeningresultaat. De Kraneweg zit daar voor een deel in.
- De varianten bij de stormschade: er is maximaal 2 miljoen euro beschikbaar. Bij 30% van de bomen is herplant niet nodig. Bij het te herplanten deel kan volledig of minder volledig en wel of niet gefaseerd worden herplant. Met 1,8 miljoen euro kan volledig worden herplant. Het is aan de nieuwe raad en het nieuwe college.
- Inenten werkte wel bij de iepziekte maar niet bij de kastanjeziekte.
- Essentaksterfte: het doet zich voor maar is niet het grootste probleem.
- Het is onduidelijk of variatie in genen de oplossing is. De gemeente kiest voor variatie in aanplant.
- Het Forum: de raad ontvangt schriftelijk antwoord.
- Bewonersparticipatie: de gemeente brengt op verzoek van een straat of wijk in beeld wat kan. Stemmen is niet altijd de beste vorm. De verschillende opties inclusief de wensen van bewoners worden op bewonersavonden besproken.
- De Drentse Aa bij het Stadspark: een mogelijkheid is dat de aarde daalt, waardoor borden onder water verdwijnen. De gemeente overlegt met de waterschappen. De bomen worden daarbij meegenomen.
- Bomen rond de Grote Markt: een flink aantal bomen is al in de binnenstad geplant. De ondergrond is niet erg geschikt en de budgetten zijn beperkt.
- Reclame op bomen: de gemeente probeert erop te handhaven.
- Het budget: met het beschikbare budget kan niet de volledige visie worden uitgevoerd.
- De eikenprocessierups: de gemeente pakt dit aan en de biodiversiteit helpt daarbij. In het Stadspark blijven oude bomen liggen als het veilig is. Er worden nestkastjes opgehangen.
- De Zonnelaan: bij een bouwinitiatief wordt al in een vroeg stadium naar het belang van bomen gekeken. Bij de Zonnelaan was sprake van enkele bomen.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 19 februari 2014.

Bijlage - Verslag 12 februari 2014

B2. “De eerlijke brommer” – scooterbeleid in Groningen

(initiatiefvoorstel GroenLinks en PvdA 24 januari 2014)

Dhr. Koops (VVD):

- Vindt het voorstel niet echt nodig. De onderbouwing is mager. Er is geen acuut probleem.
- De suggesties in verband met de veiligheid: in het kader van de netwerkanalyse worden al maatregelen getroffen, bijvoorbeeld om fietspaden breder te maken.
- Er ontbreken objectieve gegevens.
- Waarom is apart beleid nodig voor één onderdeel? Er is landelijke verkeerswetgeving en er is nieuw beleid op komst.

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Kan zich vinden in het voorstel en wil graag het punt verlichting toevoegen.
- Hoe willen de initiatiefnemers de handhaving van de regels voor bijvoorbeeld geluid bekostigen?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Vindt het probleem groter in de vier grote steden dan in Groningen.
- Vindt het goed dat fietsgenot en vervuiling de belangrijkste aandachtspunten zijn.
- Spreker is niet voor extra verkeersborden. Er zijn geen middelen voor verbreding van fietspaden. Verkeerseducatie is een wens voor later.
- De fractie is er wel voor om situaties veiliger te maken.

Mw. Klein Schaarsberg (Student en Stad):

- Vindt het een sympathiek voorstel en sluit zich grotendeels aan bij mevrouw Jongman.
- Vindt dat de fietser en de verkeersveiligheid er met het voorstel op vooruitgaan. De effecten op het milieu zijn pure winst.
- De stad zou al het elektrisch rijden moeten promoten. In hoeverre zijn laadpalen multifunctioneel?
- Er moet goed naar de middelen worden gekeken: niet alles kan. De fractie twijfelt over de schonescooterregeling.

Mw. De Wrede (PvdD):

- Is voorstander van het voorstel vooral vanwege fietsveiligheid en fijnstof.

Mw. Kuik (CDA):

- Wijst erop dat er landelijke regelgeving komt. Ook de gemeente doet al veel. Verkeerseducatie wordt door scholen opgepakt. De onderbouwing van de overlast is onvoldoende.
- De fractie vraagt zich af of dit een kerntaak is en vindt dit niet direct nodig.

Dhr. Luhoff (D66):

- Scooter en bromfiets horen bij de verduurzaming van de stad. Het kan onderdeel worden van het duurzaamheidsbeleid.
- Spreker vraagt wat de indieners precies willen met het voorstel. Het is erg gedetailleerd.

Mw. Temmink (SP):

- Is het eens met D66: wat willen de indieners precies? De oplossingen zijn erg gedetailleerd. De vraag aan het college is veel breder.
- Er is meer informatie nodig en het is goed om dat uit te laten zoeken.
- De fractie steunt het verzoek aan het college om met voorstellen te komen.

Wethouder Seton:

- Het college stelt zich terughoudend op, er is geen preadvies gevraagd.
- Wat is er ‘eerlijk’ aan de brommer?
- Effect op fijnstof: de stad voldoet al aan de normen.
- Het principe is dat de vervuiler betaalt en het belonen van de vuile brommer voldoet daar niet aan. De kosten en de handhaving zijn andere bezwaren.
- De gemeente kan de verkoop van tweetakt scooters niet verbieden.
- Oplaadpunten: de oplaadpunten voor auto’s kunnen niet door scooters worden gebruikt. De behoefte aan laadpalen in de stad bij fietsers en scooters is niet groot. Een netwerk is niet nodig. De stad zet in op de elektrische fiets.

Bijlage - Verslag 12 februari 2014

Wethouder Van Keulen:

- Verkeersveiligheid: op landelijk niveau is aandacht nodig. De problemen in de stad zijn niet zo groot als de indieners schetsen.
- Het college vindt het voorstel sympathiek maar vindt de voorgestelde maatregelen te duur, moeilijk uitvoerbaar en niet echt effectief. De wethouder verzoekt het college de ruimte te geven een effectief beleid inclusief maatregelen te ontwikkelen dat betaalbaar is en is gericht op de problemen. Het college hoeft dan de voorgestelde maatregelen niet uit te werken. Het college kan dit niet voor de zomer 2014 realiseren.
- De stad kan geen maatregelen nemen gericht op tweetaktbrommers omdat de luchtkwaliteit goed is. Het verruimen van fietspaden is geen echte oplossing. Elektrische scooters helpen niet bij het bevorderen van de verkeersveiligheid.
- Het is beter dat de gemeente het gebruik van elektrische vervoermiddelen promoot.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Reageert op de inbreng van de fracties.
- De beschrijving van de geschetste problemen is gebaseerd op landelijke rapporten.
- Het uitfasen van de tweetaktscooters gaat langzaam. Snorfietsen stoten veel fijnstof uit.
- Verlichting: dit is een punt dat bij de toelating moet worden geregeld.
- Het landelijke beleid op het gebied van milieu en veiligheid laat op zich wachten.
- Het klopt dat het geen kerntaak is. Het is wel belangrijk voor de stad.
- De indieners vragen het college een scooterbeleid te maken met behulp van deze opties.

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- De eerlijke brommer: het gaat om het stimuleren van duurzame elektrische scooters.
- Er zijn veel problemen met overlast door scooters, zie de praktijk.
- Spreker is benieuwd naar het beleidspakket met maatregelen van het college.
- De helmplicht is een goede maatregel. Misschien is lokaal maatwerk mogelijk.
- Verkeerseducatie: het scooterbeleid kan onder een ander beleidsonderdeel vallen. Het meerjarenprogramma verkeer en vervoer is een goede mogelijkheid.
- Geld: onderdelen kunnen in de post fietsinfrastructuur worden opgenomen.

Wethouder Van Keulen:

- Stelt voor het op te stellen beleidspakket onderdeel te laten worden van het meerjarenprogramma verkeer en vervoer.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Naar aanleiding van de reactie van het college: het dictum wordt aangepast zodat het college meer ruimte krijgt om tot een kosteneffectief maatregelenpakket te komen.
- Spreker stemt in met het onderbrengen in het meerjarenprogramma verkeer en vervoer.
- Bespreking in het najaar 2014 wordt op prijs gesteld.

De voorzitter:

- Stelt vast dat de indieners voor de raadsvergadering met een aangepast voorstel komen.

Het voorstel gaat als besprekstuk naar de raad van 19 februari 2014.

B3. Stand van zaken Tunnel Paterswoldseweg

(collegebrief 20 december 2013)

Wethouder Van Keulen:

- Geeft vooraf een toelichting op de stand van zaken.
- Het participatieproces wordt in overleg met de buurt opnieuw vormgegeven.
- De door de bewoners ingebrachte derde variant wordt meegenomen in het participatieproces.
- De publicatie van het ontwerptraacébesluit wordt opgeschoven naar februari 2015.

Inspreker dhr. Bijleveld (lid buurtinitiatief Tunnel) zegt dat een derde uitgangspunt lijkt te zijn vergeten in het voorstel van ProRail, namelijk leefbare woonwijken. De drie uitgangspunten, een tunnel, het bestaande tracé van de Paterswoldseweg en leefbare woonwijken, zijn niet verenigbaar. De buurt wil prioriteit geven aan leefbare woonwijken. Een van de andere twee uitgangspunten moet worden herzien. Het probleem is de benodigde ruimte voor een tunnel gecombineerd met de vestiging van Niemeyer. Het uitgangspunt van een tunnel voor alle verkeer moet daarom worden herzien. Het

Bijlage - Verslag 12 februari 2014

grondgebruik en de verkeerscirculatie in dit stadsdeel moet worden herzien. Op de website van de buurt staan alternatieven.

Inspreker mw. De Haan (voorzitter buurtvereniging Badstratenbuurt) zegt dat de beoogde verbetering van de veiligheid teniet wordt gedaan door de plannen gecombineerd met de verkeersdrukke in de wijken en de slechte bereikbaarheid van de Paterswoldseweg vanuit de wijken. De leefbaarheid gaat erop achteruit. Sluipverkeer door de buurten is een ander nadeel van de plannen. Varianten op de plannen betekenen geen verbeteringen. Spreker wijst op de punten uit het overleg met de buurt. Gisteren zijn met de gemeente en ProRail nieuwe afspraken gemaakt en spreker hoopt dat de raad de zaak goed blijft volgen.

Inspreker mw. Tubben (bewoner Badstratenbuurt) zegt dat de leefbaarheid en de veiligheid op en rond het Badhuisplein door de plannen drastisch worden aangetast. Spreker illustreert dit met een aantal voorbeelden. De tunnel mag de leefbaarheid en de veiligheid in de wijken niet aantasten.

Inspreker mw. Mulder (bewoner Paterswoldseweg en lid tunneloverleg Laanhuizen, TOL) zegt dat de bewoners Laanhuizen moeten betalen voor de plannen. De voorbereiding van de plannen is ver onder de maat. Gisteren heeft de projectgroep verbetering beloofd en spreker is benieuwd. Er is tot nu toe nauwelijks aandacht geweest voor de gevolgen voor de wijk Laanhuizen. Spreker noemt een aantal problemen. Vooral kinderen zijn de dupe. Woonhuizen kunnen gaan verzakken. Spreker hoopt dat de raad een en ander kritisch volgt en zo nodig bij gaat sturen.

Inspreker mw. Warmenhoven (bewoner Laanhuizen) vindt eveneens dat de buurt erg laat op de hoogte is gesteld van de plannen. De buurt ontving geen onderzoeksgegevens. Er is veel zorg over de toename van de onveiligheid nadat de tunnel is gebouwd. Het is de vraag of de overweg onveiliger wordt door een extra trein. De Paterswoldseweg wordt onveiliger. Spreker pleit voor een permanente brug eroverheen of alleen een tunnel voor bussen.

Mw. Kuik (CDA):

- Is het ermee eens dat nog veel onduidelijk is. De plannen zijn op het punt van de leefbaarheid in de wijken onvoldoende.
- Spreker noemt het afslaan vanuit de tunnel naar de Badstratenbuurt. Bewoners hebben goede voorstellen voor aanpassingen ingebracht. De fractie is blij met de toezegging dat het college dit serieus neemt.
- De wijken hadden eerder moeten worden betrokken. Zij kennen hun wijken. Het is goed dat het proces nu beter wordt ingevuld.

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Klopt het echt dat de doorstroming van verkeer en treinen in het geding is? Daarom de vraag of de noodzaak van de tunnel voldoende is aangetoond.
- De tijdelijke brug over de Paterswoldseweg: waarom weet de raad dit niet?
- Kan de bouw van de tunnel worden uitgesteld tot na de verbouw van de Zuidelijke Ringweg?
- Waarom hier wel een tunnel en geen tunnel bij de Peizerweg?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Vindt het niet goed als met de plannen de weinig stukken groen verder verminderen. Ook meer verkeer door de wijken is slecht.
- Vindt het echt noodzakelijk dat de gemeente zorgt voor betere communicatie.
- Wat is de status van de derde variant? Wordt de ventweg voor de Coop in alle varianten opgenomen? Er kan heel goed een stuk grond bij Niemeyer worden gebruikt.
- Spreker ontvangt graag meer informatie over de veiligheid aan de andere kant, bij onder andere de Koeriersterweg.
- Spreker verzoekt de onderbouwing van de noodzaak van de tunnel naar de bewoners en de raad te sturen. Waarom is een tunnel bij de Peizerweg niet noodzakelijk?

Dhr. Dijk (SP):

- Begrijpt de zorgen van de bewoners. De huidige situatie bij Niemeyer is beter dan de voorgestelde.
- De fractie is niet principieel tegen een tunnel en vindt de bewonersoptie voor de ventweg bij de Coop de moeite waard. Als grond bij of van Niemeyer nodig is, moet dit worden onderzocht.
- Spreker bedankt het college voor het verbeteren van de bewonersparticipatie.

Bijlage - Verslag 12 februari 2014

- Waarom is er haast om de tunnel te realiseren voordat met de ZRG wordt gestart? Misschien is de HOV-west op een betere manier te realiseren. Is de tunnel echt nodig? Een omgekeerde volgorde lijkt beter in verband met de veiligheid in de buurten.

Dhr. Spakman (PvdA):

- De zorgen van de bewoners zijn terecht.
- De fractie vindt de variant met aan beide zijden fietspaden en een ventweg voor de Coop belangrijk en vindt dat dit de basisvariant of nulloptie moet zijn.
- De tunnel is nodig, zowel in het belang van de HOV-west als de fietsinfrastructuur. Er is haast geboden vanwege de extra trein.
- Naast verkeer gaat het project ook over leefbaarheid in de wijken. Dat is erg belangrijk en het is goed dat er extra tijd wordt genomen en dat de buurt wordt betrokken.

Dhr. Koops (VVD):

- Is blij met de betrokkenheid van de buurten en met het komende participatieproces.
- Hoopt dat de derde optie als volwaardig alternatief meedoet in de discussie.
- De noodzaak van de tunnel is al eerder vastgelegd maar alles moet in het werk worden gesteld om tot een optimalisatie te komen gezien de inbreng van de inwoners.

Dhr. Luhoff (D66):

- Is terughoudend in zijn reactie omdat nu het woord is aan de wethouder samen met de bewoners uit de buurten. De komende tijd moet het vertrouwen worden teruggewonnen.

Dhr. Nolles (GroenLinks):

- Het is erg goed dat de buurt een nieuwe variant heeft ingebracht en dat die wordt meegenomen. Een goede invulling gaat voor eventuele haast om de tunnel te realiseren.
- Een fietsverbinding aan beide kanten van de weg is belangrijk.
- Mogelijk kan aan de oostkant van de Paterswoldseweg een dubbele route voor fietsers worden gerealiseerd. Spreker wijst op de fietsverbinding langs het Hoornsediep.
- De vraag is of er vrachtwagens door de tunnel moeten. Mogelijk kan het geheel wat richting Niemeyer worden opgeschoven.

Mw. De Wrede (PvdD):

- Vindt het erg goed dat de buurt wordt betrokken en kennis in kan brengen. De burgerparticipatie kan niet goed genoeg worden georganiseerd.

Wethouder Van Keulen:

- Schetst de geschiedenis van het project. De voornaamste verantwoordelijkheid voor dit project ligt bij ProRail.
- Het proces verdient geen schoonheidsprijs, aan het begin is het niet goed gegaan. De wethouder is blij met de betrokkenheid van de bewoners van de afgelopen maanden.
- De wethouder geeft aan dat de variant van de buurtbewoners, de ventwegvariant, op dit moment de voorkeursvariant is.
- De komende maanden wordt het plan verbeterd. De gemeente gaat in overleg met BAT Niemeyer.
- De wethouder is verbaasd dat sommige raadsleden twijfelen aan het nut en de noodzaak van de tunnel. ProRail heeft standaardnormen voor kruispunten. Op deze kruising moet iets gebeuren.
- Vanwege het Stationsgebied en de ZRG moet de vaart erin worden gehouden. Er is haast geboden omdat de situatie niet veilig is en omdat er bovenregionale afspraken zijn over de sneltrein.
- Op de website mijnwijk.nl is het rapport van ProRail te vinden. In de communicatie met de bewoners zal goed worden aangegeven hoe het proces verloopt. De gemeente wil goed in gesprek komen met de bewoners.
- De relatie met de Peizerweg: dit is in het begin onderzocht en staat in het rapport van ProRail. De afweging is samen met de raad gemaakt.
- De leefbaarheid van de wijken in de buurt van dit project weegt zeer zwaar. Dat is altijd het geval bij dit soort infrastructuurprojecten.
- Het vervolgproces: de drie varianten worden uitgewerkt in overleg met de buurt. De gemeente en ProRail zetten zich hiervoor in.

Bijlage - Verslag 12 februari 2014

- De tijdelijke brug: de stukken zijn op de normale manier beschikbaar voor de raad. De huur van de brug bedraagt 250.000 euro per jaar.

De voorzitter:

- Stelt vast dat de commissie prijs stelt op de informatieve bijeenkomst op 18 februari 2014.

B4. Inpassing nieuwe Zuidelijke Ringweg

(beantwoording schriftelijke vragen GroenLinks 29 november 2013)

De voorzitter:

- Op verzoek van het presidium is de brief van GS aan de Staten over de risico's toegevoegd.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- De vragen gaan ten eerste over de modellen waarmee de toekomstige luchtkwaliteit wordt berekend en daarmee kan worden beoordeeld.
- De vraag is hoe betrouwbaar de modellen zijn en of de berekende luchtkwaliteit afwijkt van de gemeten luchtkwaliteit.
- Het risicoprofiel ring Zuid: in een brief van de provincie staat dat de gemeente meer risico moet nemen. Wat vinden de fracties en wat vindt het college?
- Hoe wordt de raad op de hoogte gehouden tot het moment van het Tracébesluit en hoe worden in de tussentijd de belangen van de stad geborgd?

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Bewonersgroepen vragen regelmatig om metingen en dat is terecht.
- Eens met vragen bij verschil tussen provincie en gemeente inzake prioriteitsstelling Esperantotunnel resp. volledige aansluiting Europaweg
- ~~De brief van de provincie: spreker is voor een volledige aansluiting van de Esperantotunnel op de Europaweg.~~

Mw. De Wrede (PvdD):

- Is het volledig eens met GroenLinks wat betreft de vragen over fijnstof.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Zegt dat de gemeente wettelijke instrumenten moet hanteren bij het opstellen van plannen. De MER en de Gezondheidseffectscreening (GES) hadden geruststellende uitkomsten. Bij de deksels van de putten kan het wat meer zijn en dat kan een terechte zorg zijn. de fractie is verbaasd over de vragen.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Wat vindt het college van een extra risicobuffer in de toekomst?

Dhr. Dijk (SP):

- Vindt de vragen goed en begrijpt de eerdere antwoorden. Spreker wacht nu de reactie van het college af.
- De kosten: het is vreemd dat de gemeente bij de aanleg van een rijksweg risico's op zich moet nemen.
- Wat vindt het college van de Kamminga-variant en dan specifiek van de op- en afrit bij de Hereweg?

Dhr. Luhoff (D66):

- De vragen zijn terecht, de luchtkwaliteit is belangrijk.
- De fractie wil er geen zwaar punt van maken omdat de Gezondheidseffectscreening uitwijst dat deze effecten aanvaardbaar zijn.

Mw. Kuik (CDA):

- Sluit zich aan bij de tweede opmerking van D66.
- Is het eens met de vraag van GroenLinks over het risicoprofiel. Hoe verhoudt de opvatting van de provincie zich tot eerdere afspraken?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Klopt het dat er goede modellen zijn?
- Spreker sluit zich aan bij de algemene vragen van GroenLinks en bij de opmerkingen van eerdere sprekers over het risicoprofiel.
- Wanneer komt de uitkomst over de afrit Hereweg naar buiten?

Bijlage - Verslag 12 februari 2014

Wethouder Van Keulen:

- De kwaliteit van de wettelijk voorgeschreven modellen: de wethouder citeert uit een brief van de minister aan de Tweede Kamer over de situatie op de A13 bij Overschie. Hieruit kan nu niet worden geconcludeerd dat de modellen fout zijn. De wethouder stuurt op verzoek van GroenLinks de brief van de minister naar de raad.
- De stad blijft ver onder de wettelijke normen en zit dicht bij de norm van de WHO. Ook uit de MER en de GES blijkt dat geen aanvullende maatregelen nodig zijn. De luchtkwaliteit in de stad verbetert al jaren.
- De brief van GS aan de Staten over de beheersing van de risico's: op dit moment loopt de gemeente geen enkel financieel risico. Er zijn wel andere risico's bijvoorbeeld in verband met het bezit van gronden.
- De discussie met de provincie en RWS zal gaan over de omvang van de risicopot in verband met de realisatie van optimalisaties en wensen vanuit de raad. De belangen van de gemeente worden in de stuurgroep behartigd. Daar vindt goed overleg plaats.
- De moties worden net als de variant van de heer Kamminga beschouwd als zienswijzen. De wethouder spreekt morgen met de heer Kamminga en doet nu geen mededelingen.
- Het verdere proces: het is goed als de nieuwe raad via een informatiemiddag wordt geïnformeerd. De nieuwe raad kan dan een raadsbehandelplan voor het Tracébesluit opstellen. Het is de bedoeling dat de raad voor de zomer dit besluit neemt.

B5. Financieel perspectief openbaar vervoer per bus in Groningen en Drenthe

(collegebrief 22 november 2013)

Dhr. Hukema (PvdA):

- Deelt de zorgen en constateert dat het kabinet alleen kijkt naar de kosten en niet naar de maatschappelijke baten. Dat is kortetermijnpolitiek.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Er gebeuren goede dingen in het openbaar vervoer maar de fractie heeft zorgen over de financiering op langere termijn.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Wil graag opkomen voor het openbaar vervoer in het ommeland. Kan de snelle busbaan Peizerweg worden doorgetrokken om meer geld te besparen?
- Hoe verhoudt de voorgenomen bezuiniging zich tot een mogelijke investering in een nieuwe grote bus? Dit moet aan de burgers kunnen worden uitgelegd.

Mw. Kuik (CDA):

- Baalt ervan dat de staatssecretaris deze mening heeft. De fractie is er nog niet klaar mee.

Dhr. Dijk (SP):

- Verwacht heftige discussies in de raad over de prijzen en het knippen in lijnen.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Sluit aan bij de opmerking van de SP.

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Kan het college iets zeggen over de bezuinigingen in 2015 en later?

Wethouder Van Keulen:

- Hoopt dat het gesprek van het IPO met de staatssecretaris iets oplevert.
- De gemeente zit ondertussen niet stil. De nieuwe bussen worden op goed bezette lijnen ingezet. Het openbaar vervoer wordt zo rendabeler. Het aantal reizigers op die lijnen stijgt.
- Met eenmalige investeringen kan het openbaar vervoer nog verder verbeteren. Hierover wordt gesproken met QBuzz, het OV-bureau en beide provincies.
- Investeren in infrastructuur helpen mee bij het verminderen van het exploitatietekort. De wethouder noemt de bustunnel onder het Stationsgebied door.

Bijlage - Verslag 12 februari 2014

C1. Ingekomen stukken

Mw. De Wrede (PvdD):

- Ecoscan Woonschepenhaven: de fractie zal binnenkort schriftelijke vragen stellen.

C2. Vaststelling verslag 22 januari 2014

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 22.45 uur.

Ingekomen stukken - Rein advocaten namens Coop Lubbers inz ...

Postbus 622, 9400 AP ASSEN

Raadscommissie Beheer en Verkeer
T.a.v. de commissie griffie,
de heer W.T. Meijer



PER MAIL: wolbert.meijer@ groningen.nl

Assen, 9 september 2014

Onderwerp : **COOP Lubbers / advies** ML/RK - 31021.4
Uw referentie : Ontwerp Tunnel Paterswoldseweg
Advocaat : M.B.W. Litjens, Litjens@rein.nl
☎ secretaresse : 0592-377 065

Geachte leden van de commissie,

Naar aanleiding van het raadsvoorstel Ontwerp Tunnel Paterswoldseweg d.d. 19 augustus 2014 en de reactie van burgemeester en wethouders op de inspraakreactie d.d. 26 juni 2014 namens de vennootschap onder firma Coop Lubbers, gevestigd aan de Paterswoldseweg 68 - 70 te (9726 BG) Groningen en haar vennoten, de heer G.R. Lubbers en mevrouw M.C. Lubbers-Burema, wonende aan de Apollolaan 45 te (9665 CP) Oude Pekela, bericht ik u namens cliënten als volgt.

Raadsvoorstel ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Het college stelt aan de raad voor om het definitieve ontwerp van de tunnel Paterwoldseweg vast te stellen en wel de voorkeursvariant 11B+.

Het college motiveert de keuze voor variant 11B+ door er ondermeer op te wijzen dat: *"ook de eigenaren van het voormalige kantoorpand van BAT Niemeijer - waar nu jongerenhuisvesting is gevestigd - hebben we bereid gevonden een deel van hun eigendom af te staan. Hierdoor kan keerruimte worden gecreëerd voor het laden en lossen van de bevoorradingsauto's van de COOP."*

Clënten merken op dat deze vaststelling niet juist is. Zoals uit het klankbordgroepoverleg van 3 juli 2014 en 4 september 2014 is gebleken, staat geenszins vast dat er kan worden beschikt over de grond die nodig zou zijn voor het keren van de bevoorradingsauto's. Dit blijkt overigens ook uit de brief van 5 september 2014 van de eigenaren van de Jongerenhuisvesting.

Voorts wijst het college op het volgende: *"Om gefundeerd een keuze te maken voor een voorkeursvariant zijn verkeerstellingen, verkeerssimulaties en 3D studies verricht. Er is onderzoek*

Rein Advocaten & Adviseurs Postbus 622 9400 AP Assen Zwedenlaan 20-22 9403 DE Assen t +31 (0)592 345 188 f +31 (0)592 372 431
mail@rein.nl www.rein.nl Derdenrekening NL54INGB0694666210 BIC: INGBNL2A KvK 01140349

Alle werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst van opdracht met Rein Advocaten & Adviseurs, een maatschap bestaande uit besloten vennootschappen. Op de dienstverlening van Rein zijn onze algemene voorwaarden van toepassing, zoals te raadplegen op www.rein.nl. De aansprakelijkheid is beperkt tot het bedrag dat onze aansprakelijkheidsverzekering in het desbetreffende geval uitkeert.

Ingekomen stukken - Rein advocaten namens Coop Lubbers inz . . .

1

gedaan naar de ruimtelijke inpassing van de tunnel in de omgeving. Voor een zo reëel mogelijk beeld van de (gevolgen van de) tunnel zijn “video-filmpjes” gemaakt.

Cliënten merken op dat weliswaar wordt gesuggereerd dat ook de verkeersveiligheid op de ventweg, althans de strook grond tussen de entree van de supermarkt en de beoogde tunnel, zou zijn onderzocht, maar dit is niet dan wel onvoldoende gebeurd. Vast staat dat er geen verkeerssimulatie gereed is met betrekking tot de beoogde ventweg aan de voorzijde van de supermarkt ten aanzien van alle weggebruikers (inclusief bevoorrading). Dit is ondermeer bevestigd tijdens het klankbordgroepoverleg van 4 september 2014.

Van de zijde van cliënten is meerdere malen (tijdens het klankbordgroepoverleg en in de inspraakreactie) er op gewezen dat er een zeer onveilige situatie zal ontstaan op de ventweg aan de voorzijde van de supermarkt. Het gaat om een strook grond die volgens de gemeente op het smalste punt ongeveer 8 meter breed is en waaraan de volgende functies zijn toegekend : entree supermarkt, parkeren van fietsen (bezoekers supermarkt), passerende fietsers, scooters, voetgangers, auto's (ook bezoekers van supermarkt) en vrachtverkeer. Een deel van deze weggebruikers zijn bovendien kwetsbaar, zoals fietsers, kinderen en mensen die slecht ter been zijn. Cliënten moeten echter constateren dat de verkeersveiligheid aan de voorzijde van de supermarkt niet is gegarandeerd en dat er bovendien niet voldoende onderzoek naar is verricht.

Het college wijst er voorts op in het raadsvoorstel dat er *“aanpassingen in het ontwerp zijn gepleegd om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Badstratenbuurt en de COOP supermarkt te kunnen garanderen.”* Hiermee wordt gesuggereerd dat de bereikbaarheid van de COOP supermarkt zou zijn gegarandeerd.

Cliënten merken op dat dit niet juist is. Op dit moment is er geen oplossing voor de bevoorrading van de vrachtwagens. Voor een aanvaardbare oplossing is minimaal vereist dat de vrachtwagens kunnen worden geparkeerd zonder het overige verkeer te hinderen en zonder de bedrijfsvoering te zeer te schaden. Zoals bekend zijn cliënten deelnemer in de klankbordgroep en wordt er constructief overleg gepleegd. De feiten zijn echter dat er geen oplossing is bereikt voor het veiligstellen van de bevoorrading van de supermarkt na realisering van de beoogde tunnel.

Het college wijst er in het raadsvoorstel op dat bij de keuze voor voorkeursvariant 11B+ de stedelijke belangen zwaarwegend zijn: *“wij willen een verkeersveilige, toekomstvaste oplossing voor deze spoorwegovergang, waarbij maximaal aandacht is besteed aan de leefbaarheid, sociale veiligheid en bereikbaarheid van de stad.”*

Cliënten merken op dat voor zover de beoogde tunnel al gewenst zou zijn in het kader van de hiervoor genoemde doelstellingen, de gevolgen voor de directe omgeving onevenredig zwaar zijn.

Cliënten stellen zich op het standpunt dat van een zorgvuldige en verantwoorde inpassing van de beoogde tunnel geen sprake is zolang de knelpunten voor de supermarkt en de Badstratenbuurt niet zijn opgelost.

Reactie burgemeester en wethouders op inspraakreactie

Cliënten hebben in de inspraakreactie verzocht om het volgende:

I

De keuze voor een tunnel voor alle verkeer te heroverwegen en alsnog af te zien van genoemde voorkeursvariant;

II

Bij de ruimtelijke inpassing van eventuele andere maatregelen te waarborgen dat de zichtbaarheid en bereikbaarheid van de supermarkt niet vermindert en de leefbaarheid van de Badstratenbuurt wordt behouden;

III

Te bevorderen dat aan cliënten duidelijkheid wordt gegeven over de schadevergoedingsmogelijkheden indien en voor zover de raad al zou instemmen met de tunnel.

De reactie van het college is teleurstellend en voor een deel onjuist.

Gelet op de huidige stand van zaken is de bereikbaarheid niet gegarandeerd. Voor de bevoorrading van de supermarkt is geen oplossing bereikt.

Vast staat dat als gevolg van de beoogde tunnel de bereikbaarheid voor bezoekers van de supermarkt zal verslechteren (ook in de situatie dat er nog wel een oplossing wordt bereikt voor de bevoorrading).

Vast staat voorts dat de zichtbaarheid zal verslechteren. De supermarkt zal geheel niet meer zichtbaar zijn voor de automobilisten die vanaf de wijk Laanhuizen/Grunobuurt uit de tunnel komen. Dit wordt overigens door het college bevestigd.

Ook het behoud van voldoende parkeerplaatsen in de directe omgeving van de supermarkt is geenszins veilig gesteld.

Gelet op de functies van de beoogde ventweg en de zeer beperkte ruimte, zal er sprake zijn van een verkeersonveilige situatie aan de voorzijde (tevens entree) van de supermarkt.

Weliswaar wijst het college op de inrichting van de ruimte rondom de supermarkt als zogenaamd shared space gebied met lage rijsnelheden. Volgens het college zou uit ervaringen elders zijn gebleken dat er dan sprake zou zijn van een afname van het aantal ongelukken. Cliënten wijzen er echter op dat, voor zover dit al juist zou zijn, uit ervaringen betreffende andere projecten, ook is gebleken dat het gevoel van onveiligheid juist toeneemt. En ook een gevoel van onveiligheid kan een reden zijn voor (potentiële) klanten om naar een andere supermarkt te gaan. Overigens kan worden betwijfeld of de voorzijde van de supermarkt wel geschikt is om te worden ingericht als shared space gebied omdat dan een zodanige ruimte is vereist dat de verschillende gebruikers

elkaar ook kunnen ontwijken. Dat zal niet het geval zijn indien ook vrachtwagens en auto's de entree van de supermarkt passeren.

Meerdere malen wijst het college er op dat het een en ander nog nader zal worden uitgewerkt in overleg met de klankbordgroep en betrokkenen. Die nadere uitwerking heeft echter betrekking op onderwerpen zoals de materialisering, aantal bomen/groen, parkeerplaatsen, afspraken tijdens de bouwfase, zoals het college stelt in het raadvorstel (pag. 13). Waar cliënten aandacht voor vragen zijn geen uitwerkingspunten, maar essentiële punten die zijn vereist voor de exploitatie en continuering van het bedrijf ter plaatse.

Met betrekking tot nut en noodzaak hebben cliënten er op gewezen dat het college ten onrechte als norm verheft dat er een nieuwe ongelijkvloerse kruising moet komen bij de overgang op de Paterswoldseweg. Het gaat immers niet om normen, maar om beleidswensen van het ministerie. Naar de mening van cliënten is er onvoldoende onderzoek verricht naar de gevolgen van ondermeer de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de directe omgeving van de beoogde tunnel, en is dit reden voor een heroverweging van de gekozen voorkeursvariant. Dit past bovendien in het recent door de minister vastgestelde Landelijk Verbeterprogramma overwegen van maart 2014, waarin wordt overwogen *"... Het verder reduceren van incidenten op overwegen vereist dan ook een bredere integrale aanpak vanuit veiligheid en doorstroming van zowel trein- als wegverkeer in de ruimtelijke context van een overweg. In veel gevallen bestaat er een te snelle reflex om bij een verbetering van veiligheid of doorstroming van overwegen standaard tot tunnel- of viaductoplossingen te besluiten. Deze oplossingen zijn wel effectief, maar ook duur, hebben grote impact op de directe omgeving en de besluitvorming kost veel tijd...."*

De impact op de stedelijke omgeving van de beoogde tunnel en de maatregelen is groot. Dit vereist een zorgvuldig besluitvormingsproces. Cliënten zijn van mening dat van de gemeente mag worden verwacht dat nadelige gevolgen voor de ondernemers en omwonenden zoveel mogelijk worden voorkomen. Het ontwerp zoals nu door het college wordt voorgesteld, voldoet daar niet aan.

Voor eventuele schadevergoedings- en/of nadeelcompensatieverzoeken verwijst het college naar ProRail. Door het college wordt niet betwist dat er tot heden geen onderzoek door de verantwoordelijke overheden is gedaan naar de schadeaspecten van de bedrijven in de omgeving van de beoogde tunnel. Cliënten wijzen er op dat de gemeente Groningen een ruimhartiger schaderegeling kent dan ProRail. Kennelijk gaat het college er van uit dat kan worden volstaan met een gedeeltelijke tegemoetkoming in de schade achteraf. Cliënten wijzen er op dat dit geen garanties verschaft voor de continuïteit van de supermarkt. Dit geldt temeer nu de zichtbaarheid en bereikbaarheid niet zijn veilig gesteld.

Ingekomen stukken - Rein advocaten namens Coop Lubbers inz ...

1

Cliënten handhaven hetgeen is gesteld in de inspraakreactie en het verzoek zoals hiervoor verwoord.

Hoogachtend,


M.B.W. Litjens

c.c. College van burgemeester en wethouders van Groningen
c.c. de heer T. Zaal, afd. Projectmanagement

Bijlage - link naar gemeentelijke info over tunnel, met o.a. video's

<http://gemeente.groningen.nl/badstratenbuurt/spoorwegovergang-paterswoldseweg>

Ingekomen stukken - Reactie Tunnel in Paterswoldseweg Fietzersbond Gr



P/a Zwanebloemstraat 15, 9731 CH Groningen
[groningen@fietzersbond.nl](mailto: groningen@fietzersbond.nl)

Aan: Raadscommissie Beheer en Verkeer van de gemeente Groningen

CC: Wethouder Verkeer Paul de Rook

Onderwerp: Inspraakreactie Ontwerp tunnel Paterswoldseweg' Groningen, 10-09-2014,

Beste raadsleden,

In juni heeft de Fietzersbond afdeling Groningen de plannen van de tunnel onder het spoor bij de Paterswoldseweg met de projectleider Theo Zaal doorgesproken. De tekeningen en de toelichting daarop waren duidelijk en wij konden ons wel vinden in het totaalplaatje dat werd gepresenteerd. Ook dat er een betere fietsverbinding van het station met de Paterswoldseweg aan noordzijde spoor wordt gerealiseerd zien wij als een groot winstpunt. Ook de bochtstralen, de breedte van de fietspaden en andere gekozen oplossingen zagen er goed uit.

In de nu voorliggende plannen voor het ontwerp Tunnel Paterswoldseweg dat in de raadscommissie Beheer en Vervoer van 10 september wordt besproken, is er nu wel één punt waar we onze vragen bij zetten:

De breedte van het fietspad in de onderdoorgang is volgens de omschrijving in het Raadsvoorstel 2,4 meter. Dit is volgens ons niet in lijn met de CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer en schaalsprong waar tegenwoordig veel aandacht voor is.

De cordontelling van 2013 laat zien dat bijna 8.000 fietsers per etmaal van deze route gebruik maken. Daaruit kan geconcludeerd worden dat de spitsuurintensiteit hoger dan 400 fietsers is. Volgens de CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer van april 2006 zou een eenrichtingsfietspad dan ook minimaal 3,00 m breed moeten zijn, hetgeen we in onze eerdere inspraak van 19-02-2014 hebben aangegeven.

Gezien het toenemende aantal bakfietsen, E-bikes, fietsen met aanhangers en scootmobielen, die allemaal gebruik maken van het fietspad is 2,4 meter breed echt te krap. En niet te vergeten de hedendaagse snorfietsen, die ogen als scooters, en ook gebruik moeten maken van hetzelfde fietspad.

Bij aanleg van deze tunnel is er de gelegenheid met weinig meerkosten de fietsinfrastructuur in en nabij deze kruising van Paterswoldseweg en spoorweg toekomstbestendig te maken. Als die niet wordt benut is het een gemiste kans en duurt het minstens 50 jaar voor zich er weer zo'n gelegenheid voordoet!

Met vriendelijke groet,
namens de Fietzersbond afdeling Groningen,

Foppe Nieuwenhuis.

Onderwerp Informeren over afronding planstudiefase
Aanpak Ring Zuid en voorbereiding marktbenadering

Steller Jeroen Engels



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon	(050) 367 83 31	Bijlage(n)	1	Ons kenmerk	4488423
Datum	9 juli 2014	Uw brief van		Uw kenmerk	-

Geachte heer, mevrouw,

Na onze brief over het project Aanpak Ring Zuid, d.d. 21 mei, kenmerk 4366724 informeren wij u over de laatste actuele ontwikkelingen in het project Aanpak Ring Zuid. Het gaat hierbij zowel om het afronden van de planuitwerking alsook om de marktbenadering en de vervolgstappen. Met deze brief bieden wij ook de second opinion op het risicoprofiel aan. Daarnaast geven wij aan op welke wijze wij uitvoering willen geven aan de moties uit uw vergadering van 25 juni jl.

Aangenomen moties 25 juni 2014.

De afgelopen periode hebben wij op verschillende momenten indringende debatten gevoerd over de planuitwerking richting het Tracébesluit. In de raadsvergadering van 25 juni heeft uw raad 12 moties aangenomen. Deze zijn voor zover deze betrekking hebben op de besluitvorming over het Tracébesluit, de inrichtingsplannen en de ruimtelijke onderbouwing voor de aanleg van de Helperzoomtunnel betrokken bij de afweging die de stuurgroep Aanpak Ring Zuid heeft gemaakt in de vergadering van 30 juni jl.

Motie 80 km/h ARZ tracé

Deze motie verzoekt ons college zich sterk te maken voor een maximumsnelheid van 80 km/u op de zuidelijke ringweg over het gehele traject van het project en verslag te doen van de inspanningen.

Antwoord: wij hebben de strekking van de motie gedeeld met de wegbeheerder, Rijkswaterstaat, en ook de provincie als samenwerkingspartner. Een verlaging van de snelheid op het deel Hoogkerk-Corpus den Hoorn van 100 naar 80 km/u conflicteert met het snelhedenbeleid van het Rijk, dat uitgaat van 130 km/u waar het kan.

Om een veilige afbouw vanuit de richting Drachten richting het Julianaplein van 130 km/u naar 80 km/h op de zuidelijke ringweg te bewerkstelligen is 100 km/u op het deel tussen Hoogkerk- Corpus den Hoorn van het tracé noodzakelijk. De stuurgroep heeft begrip voor de strekking van de motie, maar zal gezien het rijksbeleid geen snelheidsverlaging opnemen in het concept TB, dat aan de minister wordt voorgelegd.

Motie Luchtkwaliteit Aanpak Ring Zuid

De motie verzoekt ons college te onderzoeken de verdiepte ligging zo te ontwerpen dat het technisch mogelijk blijft bij de openingen eventueel later noodzakelijke voorzieningen voor luchtbehandeling aan te leggen. Daarnaast verzoekt u het college innovatieve ontwikkelingen in Nederland en daarbuiten te volgen.

Antwoord: De stuurgroep onderstreept daarbij dat er op basis van de uitkomsten van het MER geen aanleiding is om dergelijke maatregelen op voorhand te overwegen en daar op dit moment reeds extra voorzieningen voor te ontwikkelen. Wij verwijzen naar het onderzoek dat uitgevoerd zal gaan worden in het kader van het Plan van Aanpak van de meetpalen bij de open gedeelten van de verdiepte ligging. De samenwerkingsorganisatie die daarbij voor ogen staat tussen GGD, RUG, RIVM en provincie kan in samenwerking met Rijkswaterstaat nader adviseren welke technische toepassingen in aanmerking zouden kunnen komen om de effecten van de luchtkwaliteit verder te helpen verminderen. Daarbij gebruik makend van de kennis bij projectorganisatie A2Maastricht, kenniscentra (o.a Centrum voor Ondergronds Bouwen) en andere (inter)nationale voorbeelden. Rijkswaterstaat wordt bij dit proces als toekomstig beheerder nauw betrokken. De verwachting is dat wij uw raad in de eerste helft van 2015 over de aanpak kunnen informeren.

Motie Fietsoversteek Brailleweg/ Maaslaan

De motie verzoekt ons college te bewerkstelligen dat er voldoende opstelruimte is voor fietsers op de oversteek Maaslaan- Brailleweg, zodat zij ongestoord hun route kunnen vervolgen.

Antwoord: de oversteek van de Brailleweg vanaf de Maaslaan (en vice versa) wordt geregeld door geschakelde verkeerslichten voor langzaam verkeer. Dat betekent dat de fietsers en voetgangers in één keer beide rijbanen kunnen oversteken. Er is ook een opstelstrook in de middenberm opgenomen, en wij verwachten dat deze voldoende ruimte biedt, gezien de gelijkgeschakelde verkeerslichten.

De vrijliggende fietsstroken Vondellaan-binnenstad en Maaslaan-Brailleweg bevatten voldoende capaciteit om het rechtdoorgaande en afslaande verkeer veilig af te wikkelen. Wij verwachten daar geen knelpunten.

Wij denken dat hiermee een adequate uitvoering aan uw motie is gegeven.

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en . . .

Motie Werkgelegenheid ARZ

De motie roept ons college op zich hard te maken om de mogelijkheden te benutten lokale en regionale bedrijven meer kans te geven om werk gegund te krijgen en daarnaast in de aanbesteding voorwaarden te stellen aan het versterken van lokale en regionale werkgelegenheid, het realiseren van Social Return on Investment (SROI) en als opdrachtgever toezicht te houden op de naleving van de cao en andere werknemersrechten.

Antwoord: op dit moment wordt de markbenadering voorbereid. De stuurgroep vindt met uw raad dit een belangrijk thema en heeft besloten om SROI op te nemen als contractverplichting richting de aannemer. Over het onderwerp met betrekking tot de bescherming van buitenlandse arbeidskrachten heeft de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid overleg gehad met de Belastingdienst en Inspectie SZW, die gevraagd hebben om contractverplichtingen voor de aannemer op te nemen, die de inspecties daarmee helpen bij het toezicht op de uitvoering van het werk. Op landelijk niveau zijn afspraken in voorbereiding, wij zullen dit thema in de stuurgroep aan de orde stellen.

Motie Kosten aardbevingsbestendigheid ARZ

De motie verzoekt ons college de extra kosten ten gevolge van aardbevingsbestendigheid op een andere wijze te financieren.

Antwoord: zoals aangegeven in de vergadering van 25 juni zal op korte termijn een brief vanuit de provincie en de gemeente met een dergelijke strekking gericht worden aan de NAM, in afschrift aan de minister van Economische Zaken. Wij zullen de brief ter kennis brengen van uw raad, waarmee wij de motie hebben ingevuld.

Motie Beperken overlast zuidelijke ringweg

De motie verzoekt ons college bij de aannemer aan te dringen om waar mogelijk bij de ombouw creatieve, slimme oplossingen te bedenken die de hinder nog verder beperken dan het besluit bouwhinder.

Antwoord: We weten dat een project van deze omvang, op deze locatie, voor hinder gaat zorgen. De ambitie is om de hinder tot een acceptabel niveau terug te dringen. De aannemer zal uitgedaagd worden om op een zo slim mogelijke wijze het plan te bouwen en te plannen (faseren), zodanig dat de overlast voor de omgeving en de verkeersgebruikers zo veel mogelijk beperkt wordt (o.a. door in de aanbesteding hier mede op te selecteren). Ook de afstemming binnen Groningen Bereikbaar draagt bij aan het terugdringen van de hinder voor het verkeer.

Ons college stelt voor om uw raad op een later moment te informeren over de ontwikkelingen binnen Groningen Bereikbaar aan de hand van een workshop of een werkbezoek aan een aantal projecten.

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en . . .

Motie Fietsviaduct Helperzoom

De motie verzoekt ons college te onderzoeken of een fietsviaduct over de Helperzoom de veiligheid en doorstroming van het verkeer ter hoogte van de Helperzoomtunnel kan verbeteren en dit met ProRail te bezien.

Antwoord: wij hebben op 25 juni aangegeven dat wij op voorhand niet de ruimte zien om een eventueel fietsviaduct in te passen vanwege de impact op de omgeving. Wij denken met een vrijliggend fietspad aan de westzijde van de Helperzoom en een goede oversteekvoorziening een zelfde effect te kunnen bereiken, voor een lager investeringsbedrag. Wij zullen u hier nader over informeren en daarbij de voor- en nadelen van een fietsviaduct in beeld brengen.

Motie Communicatief bereikbaar

De motie roept ons college op het persoonlijk contact met de bewoners actief te blijven zoeken. Niet alleen over het gehele project, maar ook over verschillende aspecten die tot hinder leiden.

Antwoord: Ons college, en de stuurgroep met ons, omarmt de strekking van de motie en ziet een goede relatie met de omgeving als een van de succesfactoren voor het project. Voor de uitvoeringsfase stellen wij een Bereikbaarheids-, Leefbaarheids-, Veiligheids- en Communicatieplan (BLVC) op, waarin wordt vastgelegd hoe wij met de omgeving willen omgaan tijdens de bouwwerkzaamheden. De aannemer zal ook een nadrukkelijke rol spelen in de relatie tussen omgeving en project. Wij zullen het BLVC plan ter kennis van uw raad brengen. Ook zal de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid de communicatieaanpak onverminderd voortzetten. Daarbij zullen wel extra accenten worden aangebracht die specifiek betrekking hebben op de uitvoeringsfase en de communicatie daarover met de omgeving. Ten aanzien van de bereikbaarheid is Groningen Bereikbaar intensief betrokken. Ook zal nauw worden samengewerkt met de projectorganisaties A2Maastricht en Noord/Zuidlijn om gebruik te maken van de opgedane ervaringen aldaar.

Motie Verlies de fietser en voetganger niet uit het oog

De motie verzoekt ons college om binnen de samenwerking van Groningen Bereikbaar specifiek aandacht te besteden aan de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers tijdens de ombouw, en omleidingsroutes voor deze gebruikers duidelijk aan te geven.

Antwoord: wij zullen uiteraard ruim aandacht besteden aan de bereikbaarheid voor en veiligheid van voetgangers en fietsers tijdens de ombouwfase. Immers, de meeste Stadlers verplaatsen zich per fiets naar werk, school of de voorzieningen. Wij vatten uw motie dan ook op als een steun in de rug. Wij hebben u de uitnodiging gedaan om dit najaar een workshop te houden met Groningen Bereikbaar, waarbij dit thema ook aan de orde kan worden gesteld.

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en . . .

Motie Voortschrijdend inzicht

Deze motie verzoekt ons college binnen de stuurgroep aan te dringen op verbeteringen in de plannen aan te brengen, ook na de vaststelling van het TB en de inrichtingsplannen.

Antwoord: ons college vat deze motie op als een continue stimulans om daar waar het kan het beste uit het project voor de stad te halen. Met het Rijk en de provincie zijn wij van mening dat er binnen het project respect is voor de afzonderlijke belangen en gezocht moet worden naar oplossingen die door alle partijen als positief worden beoordeeld. Zo hebben we in de aanloop naar het TB een aantal zorg- en aandachtspunten vanuit de stad kunnen beantwoorden. Wij willen op dezelfde voet deze samenwerking vervolgen. Ook de aannemer kan hier aan bijdragen. De hele aanbesteding wordt opgezet om zoveel mogelijk te kunnen profiteren van de kennis, innovatie en ervaring van de marktpartijen. Daarop worden de aannemers door de gekozen contractvorm (Design & Construct) expliciet uitgedaagd. Ook de aanpak volgens de Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI) is bedoeld om de aannemers bijvoorbeeld extra te stimuleren de hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken.

Motie Diffractiestroken of geluidsgoten

De motie verzoekt ons college het nut en de mogelijkheden van toepassing van diffractiestroken te onderzoeken.

Antwoord: de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid zal dit gaan bekijken. Wij verwachten in het najaar u hier nader over te kunnen informeren.

Motie Stil asfalt bij "akoestisch gat"

De motie verzoekt ons college alternatief 3 ten aanzien van de geluidsmaatregelen op het westelijke deel van het tracé te kiezen en het budget van 300 duizend euro aan te wenden voor de maatregelen voor het akoestisch gat nabij Hoogkerk- Zuid.

Antwoord: het college geeft, met instemming van de stuurgroep, uitvoering aan deze motie.

Tracébesluit naar minister.

De bespreking van de tussenstand met uw raad en de (voorlopige) afweging van bovenstaande 12 moties hebben ertoe geleid dat wij in de stuurgroep Aanpak Ring Zuid van 30 juni jl. hebben ingestemd met de voorgestelde veranderingen in het TB. Daarbij hebben we ook vastgesteld dat het project ARZ nog steeds binnen het beschikbare budget gerealiseerd kan worden. Wij achten het voorstel nu voldoende rijp om het na de finale toetsprocedure door het Rijk aan de minister van Infrastructuur en Milieu ter ondertekening aan te bieden.

Wij zijn verheugd te kunnen mededelen dat de minister van Infrastructuur en Milieu bij een positieve uitkomst van deze toetsprocedure voornemens is om het Tracébesluit op 29 september a.s. in Groningen te komen tekenen. De stuurgroep heeft daarbij aan ons college gevraagd de inrichtingsplannen tegelijkertijd met het TB vast te stellen en voor die tijd een besluit te nemen over de omgevingsvergunning.

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en . . .

In deze brief gaan wij nader in op de verschillen in de belangrijkste milieueffecten tussen het OTB en het TB, het advies van het Kwaliteitsteam over het TB-ontwerp en de aanbesteding en het veiligheidsplan voor de verdiepte ligging. Ook kijken we vooruit naar de uitvoeringsfase, en komen de optimalisaties, de aanbesteding en de planning aan de orde.

Verschilanalyse milieueffecten.

In onze vorige brief is toegelicht dat onderzoek naar de milieueffecten van de ontwerpwijzigingen nog gaande was. De verkeerseffecten voor het TB zijn opnieuw doorgerekend om goed te kunnen toetsen of na de ontwerpwijzigingen aan de normen voor lucht en geluid kan worden voldaan. Verkeerscijfers zijn immers input voor deze onderzoeken. De verkeerscijfers zijn te vinden op www.aanpakringzuid.nl/effecten/verkeerskaart. Ten opzichte van de kaart van augustus 2013 zijn enkele cijfers veranderd. Dit komt vooral door de voorgestelde wijzigingen in het plan. Daarnaast is het inrichtingsplan voor Helpman/Coendersborg nu verwerkt en heeft het gemeentelijke verkeersmodel een update gekregen.

Het milieuonderzoek naar geluid en bomen is opnieuw uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn dermate gedetailleerd dat kleine ontwerpwijzigingen voor andere uitkomsten en wettelijke verplichtingen kunnen zorgen. Voor de andere milieueffecten is per onderwerp een verschilanalyse gemaakt. Inmiddels hebben wij kennis genomen van de wijzigingen in de milieueffecten tussen OTB en TB en de bijbehorende maatregelen voor geluid en bomen vastgesteld. Hoofconclusie voor de milieueffecten is dat ook met de ontwerpwijzigingen en de aangepaste maatregelen er geen belemmeringen zijn voor het TB. De uitkomsten van de onderzoeken naar geluid en bomen en de verschilanalyse zijn vastgesteld onder voorbehoud van de finale toetsprocedure door het Rijk.

Geluid

Voor geluid blijft het maatregelenpakket vergelijkbaar met het OTB.

Verschillen zijn:

- Extra stil asfalt ter hoogte van Hoogkerk vanwege de bus op- en afrit van en naar de P+R Hoogkerk, die op verzoek van ons in het TB is opgenomen.
- Vrijheidsplein: een aantal hogere schermen.
- Verbindingsweg naast de Maaslaan: het scherm voor de appartementen aan de Maaslaan kan een meter lager (niet 4 maar 3) vanwege het opschuiven van de weg.
- Westerbroek: extra stil asfalt.

Daarna heeft de stuurgroep over de volgende aanvullende wijzigingen besloten:

- De maatregelen op het gebied van geluid en bomen, zoals hierboven omschreven.
- De extra maatregelen bij het Stadspark en de Buitenhof/Piccardthof, in de vorm van het doortrekken van het stil asfalt tussen de bus op/afrit bij P+R Hoogkerk en de Laan Corpus den Hoorn. Dit zorgt voor lagere geluidsbelasting in het Stadspark (tot -1dB), de Piccardthof (tot -2dB) en de Buitenhof (tot -1dB). Daarmee vormt dit een oplossing die tegemoet komt aan de wensen en zorgen van alle belanghebbenden en bovendien de minste investeringskosten met zich mee brengt (3 ton euro). Met deze maatregel wordt

geluidsbescherming geboden aan de omgeving, die verder gaat dan de normen voor geluidsbescherming die wettelijk zijn vastgelegd. Onderbouwing hiervan vloeit voort uit de ingediende zienswijzen op dit onderwerp.

- Daarbij is de stuurgroep voornemens om binnen het projectbudget 300 duizend euro vrij te maken maatregelen die, in het kader van het thema geluid, bijdragen aan de leefbaarheid in het gebied langs het westelijk deel van het tracé (vanaf het Vrijheidsplein tot Hoogkerk). Daarbij wordt de motie van uw raad betrokken.

Bomen

Uit het onderzoek naar bomen bleek dat in het TB meer bomen gecompenseerd moeten worden. Aanleiding is nadere uitwerking en detaillering van het ontwerp en ontwerpwijzigingen bij onder andere Corpus den Hoorn en het Julianaplein. Hierbij blijft de eis van tenminste één op één compensatie van de bomen binnen het plangebied onverminderd gehandhaafd.

Overig

De uitkomsten van de overige onderzoeken veranderen niet of nauwelijks. Het gaat om: verkeersveiligheid, lucht, externe veiligheid, scheepvaart, natuur, bodemonderzoek, archeologie, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit.

Advies kwaliteitsteam.

Het Kwaliteitsteam heeft een advies uitgebracht over het TB-ontwerp. Het Kwaliteitsteam bestaat uit de bouwmeesters van de drie deelnemende partijen en geeft de stuurgroep advies over het project. Wij hebben kennis genomen van de conclusies van het Kwaliteitsteam ten aanzien van het TB-ontwerp.

Het Kwaliteitsteam is van mening dat het TB voldoende ruimte biedt om het parkwagprofiel te realiseren: beplante middenberm en zijbermen, laanbomen binnen de geluidschermen en begroeide geluidsschermen. De beoogde kwaliteit voor de inpassing en vormgeving van het TB-ontwerp wordt vastgelegd in het esthetisch programma van eisen en de inrichtingsplannen. Daarnaast ziet het Kwaliteitsteam kansen om in de aanbesteding de integrale kwaliteit te maximaliseren. Daarom zal het Kwaliteitsteam ook nauw betrokken worden bij de verdere ontwikkeling van de marktbenadering en de aanbesteding.

Veiligheidsplan.

Door het deels verdiept aanleggen van de zuidelijke ringweg zijn veiligheidsvoorzieningen en –maatregelen nodig op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, zelfredzaamheid en hulpverlening bij incidenten. In dit kader heeft de projectorganisatie vanaf het begin van de planstudiefase een aantal keren overleg gevoerd met Rijkswaterstaat, de hulpverleningsdiensten (brandweer, politie en ambulancedienst) en de burgemeester. Dit heeft geleid tot de vorming van de werkgroep Veiligheid en Ontwerp Verdiepte Ligging, waarin alle noodzakelijk betrokken partijen deelnemen. Deze werkgroep heeft een veiligheidsplan voor de verdiepte ligging opgesteld en hierover overeenstemming bereikt. Het plan bestaat uit een totaalpakket aan veiligheidsvoorzieningen- en maatregelen voor de verdiepte ligging. Ook staat het proces omschreven dat is gevolgd om hiertoe te komen.

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en . . .

Wij hebben samen met de partners in de stuurgroep ingestemd met het veiligheidsplan. Hiermee staat ons college niets in de weg om op het daarvoor geijkte moment de omgevingsvergunning voor de aanleg van de verdiepte ligging in behandeling te nemen. Het veiligheidsplan wordt gepubliceerd als bijlage bij het TB. Naast het veiligheidsplan is samen met de hulpverleningsdiensten een concept calamiteitendraaiboek ontwikkeld. Hierin staan afspraken over procedures en de werkwijze in het geval van een incident of calamiteit. Ook het calamiteitendraaiboek zal een bijlage vormen bij het TB.

Optimalisaties en aanbesteding.

De ambitie van de drie partijen is om alle drie optimalisaties te realiseren:

- fiets- en voetgangerstunnel Esperantostraat;
- pakket maatregelen vergroening en duurzaamheid (groen Julianaplein, ingang verdiepte ligging, geluidsreducerende maatregelen Zuiderplantsoen);
- volledige aansluiting Europaweg op de zuidelijke ringweg

Daarom heeft de stuurgroep ARZ besloten om in de aanbesteding van het hoofdbouwcontract ook de drie optimalisaties in de prijsaanbieding mee te nemen. Dit betekent dat een bieding pas geldig is als de volledige scope inclusief de drie optimalisaties worden aangeboden.

Daarbij is het de intentie om de opdracht tot de uitvoering van de optimalisaties te geven op het moment dat de ontwikkeling van het risicoprofiel dat toelaat. De projectorganisatie start ondertussen wel alvast de noodzakelijke planologische procedures voor de Esperantotunnel en de volledige aansluiting van de Europaweg.

Op twee momenten maakt de stuurgroep de balans op en besluit om een of meerdere optimalisaties wel of niet op te dragen:

1. Direct na de aanbesteding, op het moment dat er zekerheid is over de hoogte van de biedingen.
2. Aan het einde van de voorbereidingsfase, op het moment dat er meer zekerheid is over de kostenraming en het risicoprofiel, ca. een jaar na gunning.

Ter toelichting bij punt 2: het eerste jaar na gunning zal de opdrachtnemer gebruiken voor voorbereidende werkzaamheden, zoals het uitvoeren van onderzoeken, het opstellen van ontwerpen, het (doen) verleggen van kabels en leidingen, het aanvragen van vergunningen, het inrichten van werkerreinen etc. De intensieve bouwwerkzaamheden starten na deze periode.

Ervaringen bij andere projecten wijzen uit dat in deze voorbereidingsfase al een groot deel van de mogelijke risico's optreden. Daarom zal in de overeenkomst met de opdrachtnemer aan het einde van de voorbereidingsfase een herijkingsmoment worden opgenomen. Op dat moment is meer zekerheid over de kostenraming en het risicoprofiel, zodat de provincie meer duidelijkheid heeft over of het project inderdaad binnen budget gerealiseerd zal worden. Afhankelijk van de ontwikkeling van het risicoprofiel neemt de stuurgroep dan een definitieve beslissing over het toevoegen of onttrekken van de optimalisaties aan de opdracht, danwel het opdragen van een 'no regret' pakket.

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en . . .

Dit zijn voorbereidende maatregelen die noodzakelijk zijn om optimalisaties op een later moment in het proces alsnog te realiseren, zoals het aanbrengen van constructies.

Wij zijn zeer verheugd met het besluit om de optimalisaties in de prijsaanbieding mee te nemen, omdat dit ons meer zekerheid biedt over de realisatie van de Esperanto fietstunnel en het pakket maatregelen vergroening en duurzaamheid, waar wij samen met uw raad groot belang aan hechten. Zoals aangegeven in onze vorige brief heeft de provincie als risicodragende partij 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. Adviesbureau Horvat & Partners heeft dit onderzoek inmiddels uitgevoerd. Voor verdere rapportering hierover verwijzen wij naar de voordracht van het college van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten (bijgevoegd).

Samen met het Rijk en de provincie bereiden wij een aanvulling op de huidige bestuursovereenkomst (2009) voor, waarin wij nadere afspraken maken over de gezamenlijke regie tijdens de realisatiefase. De aanvullende overeenkomst zal o.a. gaan over bestuurlijke samenwerking, de ambities van de partijen, de te realiseren projectonderdelen, de optimalisaties, de financiën, de projectorganisatie en bemensing, de planning en fasering, procedures en vergunningen, beheer en eigendom, grondverwerving, marktbenadering en de bereikbaarheid van Groningen. De realisatieovereenkomst zullen wij na de zomer aan uw raad voorleggen voor wensen en bedenkingen.

Planning.

De planning van het project is erop gericht dat de start van de aanbestedingsprocedure eind 2014 kan plaatsvinden. De eerste stap is de aankondiging van het project op www.tenderned.nl, de website waarop overheden de aankomende aanbestedingsprocedures en inkooptrajecten publiceren. De aankondiging betreft informatie over wie (instantie), wat (korte beschrijving projecteigenschappen), wanneer en hoe (welke procedure men met de markt wil doorlopen). Daarnaast staat in de aankondiging hoe de markt zich hiervoor kan aanmelden en welke geschiktheidscriteria hiervoor gelden (Selectieleidraad).

De periode 2015-2016 zal in het teken staan van de aanbesteding, met in 2015 de aanbestedingsprocedure en in 2016 het maken van een ontwerp door het geselecteerde aannemersconsortium. In deze periode zullen ook de belangrijkste kabels en leidingen worden verlegd door de verschillende nutsbedrijven. Dit moet gereed zijn voordat de uitvoering van het hoofdbouwcontract kan beginnen, naar verwachting eind 2016. Vervolgens koersen we op openstelling van de weg eind 2020 en definitieve oplevering en overdracht in 2021/2022.

Een en ander betekent dat begin 2015 werkzaamheden (verleggen kabels en leidingen) van start gaan. In samenwerking met Groningen Bereikbaar wordt hiervoor een communicatieplan opgesteld, om dit op een zorgvuldige manier en tijdig bekend te maken en te bespreken met de betreffende stakeholders en bewoners.

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en . . .

Tot slot.

Ons college constateert dat de afgelopen periode in constructief overleg met de raad, de staten en vele andere betrokken partijen gekomen zijn tot een plan voor de Aanpak Ring Zuid dat de bereikbaarheid van stad en regio verbetert, de verkeersveiligheid vergroot en het leefklimaat in de omgeving van de zuidelijke ringweg bevordert. Er zullen een aantal plekken zijn waar de bewoners te maken krijgen met meer verkeer en wij hebben begrip voor hun zorgen hierover. Maar wij zijn er tegelijkertijd van overtuigd dat een en ander met de inrichtingsplannen op een acceptabele manier kan worden ingepast.

We gaan met vertrouwen op weg naar het Tracébesluit eind september en verwachten eind dit jaar de belangrijke stap naar de uitvoering te kunnen maken met de start van de aanbestedingsprocedure.

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

voordracht

Corr.nr. 2014-23.847, VV
Zaaknr. 522819

Nummer 40/2014

Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen over de bijdrage uit het RMF/RSP aan het project Aanpak Ring Zuid.

1. Samenvatting

In het kader van de planuitwerking Aanpak Ring Zuid wordt het Tracébesluit voorbereid. Met onze brief van 22 mei 2014 (zaaknummer 517211) hebben wij u geïnformeerd over de stand van zaken en hebben wij deze voordracht aangekondigd. Het budget voor de Aanpak Ring Zuid bestaat uit een bijdrage vanuit het rijks MIRT, een bijdrage uit het onderdeel concrete projecten van het RSP en een bijdrage uit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP. Met uw besluit over voordracht 23/2013 heeft u reeds besloten € 54,9¹ miljoen vanuit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP te reserveren voor dit project. Met deze voordracht stellen wij uw staten nu voor om de genoemde € 54,9 miljoen vanuit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP beschikbaar te stellen voor de realisatie van het project Aanpak Ring Zuid.

2. Doel en wettelijke grondslag

Om uitvoering te kunnen geven aan het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn en meer in het bijzonder aan het daarin opgenomen project Aanpak Ring Zuid stellen wij in deze voordracht uw Staten voor een bedrag van € 54,9 miljoen beschikbaar te stellen ten laste van het Regionaal Mobiliteitsfonds (RMF) van het RSP.

3. Procesbeschrijving en planning

U heeft in uw vergadering van 23 april 2008 op basis van voordracht 12/2008 ingestemd met het convenant Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn. In dit convenant zijn afspraken ondergebracht die onder andere betrekking hebben op het verbeteren van de bereikbaarheid. Die bereikbaarheidsprojecten zijn onder te verdelen in de zogeheten concrete projecten, waar het rijk de regie voert, en de projecten Regionaal Mobiliteitsfonds (RMF) waar de regio rol bij de regio ligt. Het project Aanpak Ring Zuid is opgenomen in de limitatieve lijst met concrete projecten. Met de ondertekening van dit convenant is feitelijk het besluit genomen om het project Aanpak Ring Zuid uit te voeren. In het convenant is namelijk opgenomen dat de vraag of de concrete projecten zullen worden uitgevoerd bestuurlijk niet meer aan de orde is. De planuitwerking gaat met name over de vraag 'hoe en wanneer'. Nu, 6 jaar later, is de planuitwerking zo ver gevorderd dat we aan de vooravond staan van het te nemen Tracébesluit door de minister van Infrastructuur en Milieu. Omdat de uitvoering van het project mede mogelijk wordt gemaakt door een eerder overeengekomen bijdrage van € 54,9 miljoen uit het Regionaal Mobiliteitsfonds wil de minister, voordat zij het Tracébesluit neemt, duidelijk hebben dat deze middelen ook daadwerkelijk beschikbaar komen. Volgens planning wordt in 2015 gestart met de aanbesteding en gunning van het project Aanpak Ring Zuid. De start van de uitvoeringswerkzaamheden is dan eind 2016/begin 2017 te verwachten. De oplevering van het project wordt voorzien circa 5 jaar later.

¹ Het betrof € 50 miljoen. prijspeil 2007, ofwel € 54,9 miljoen. prijspeil 2013.

4. Begroting

Het project Aanpak Ring Zuid maakt, zoals aangegeven, onderdeel uit van de zogenaamde concrete projecten in het Convenant RSP. In het Convenant RSP zijn de projectkosten geraamd op € 624 miljoen. Ten tijde van het opstellen van dit Convenant waren de ambities groter dan de beschikbare middelen. Voor de provincie Groningen had dit tot gevolg dat er een inverdienopgave ontstond van € 50 miljoen, waarbij eenzelfde bedrag werd gereserveerd binnen het RMF voor het geval de inverdienopgave niet zou worden gerealiseerd. Omdat wij geen concessies hebben willen doen aan de kwaliteit is de genoemde € 50 miljoen nodig voor de projectfinanciering. Dit is overigens conform onze voordracht 23/2013 over de herbestemming van vrijgevallen RSP- en MIT-middelen, waar u in uw vergadering van 26 juni 2013 mee heeft ingestemd.

De totaal beschikbare dekking is als volgt (bedragen * € miljoen):

bron	prijspeil 2007	prijspeil 2013
RSP concrete projecten	374	410,6
MIRT	200	219,6
RSP RMF	50	54,9
Totaal	624	685,1

De eerste twee genoemde bijdragen lopen via de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), deze posten worden via dit ministerie beschikbaar gesteld. Bijdragen uit het RMF verlopen via de provinciale begroting en vereisen daarom instemming van uw Staten.

Het project valt onder het thema Mobiliteit en Infrastructuur binnen het programma Bereikbaar Groningen.

5. Inspraak/participatie

Op de ruimtelijke procedures, waarvoor de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) en het college van B&W van de gemeente Groningen bevoegd gezag zijn, zijn inspraak- en participatietrajecten van toepassing. Voor dit financiële besluit zijn geen inspraak/participatietrajecten van toepassing.

6. Nadere toelichting

De afgelopen jaren hebben in het teken gestaan van de planuitwerking. Onder verwijzing naar het gestelde in het convenant hebben de inspanningen zich dus vooral gericht op de hoe-vraag. Daarover hebben wij u met enige regelmaat geïnformeerd. Recentelijk, bij brief van 22 mei 2014 met zaaknummer 517211 zijn wij o.a. uitgebreid ingegaan op de zienswijzen en de voorgenomen wijzigingen in het Tracébesluit en de inrichtingsplannen. Die brief is op 4 juni behandeld door de Statencommissie Mobiliteit en Energie alwaar o.a. de bijzondere rol (in termen van bevoegd gezag) van de provincie werd gestipuleerd. Inmiddels heeft de stuurgroep Aanpak Ring Zuid op 30 juni 2014 besloten het Tracébesluit, de inrichtingsplannen en de ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunning voor vaststelling aan respectievelijk de minister van IenM en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen aan te bieden. Met onze brief van 8 juli 2014 met zaaknummer 523427 informeren wij u over de laatste stand van zaken.

Wij zijn er van overtuigd dat de samenwerking met het rijk en de gemeente Groningen heeft gezorgd dat er een plan ligt waarin de belangen van verkeer, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit met elkaar in balans zijn. Een plan waarvan de raming van het ontwerp bovendien binnen het taakstellend budget blijft. Wij hebben de plannen voor de zuidelijke ringweg vaker met u besproken en menen op grond daarvan te mogen vaststellen dat er bij uw staten een breed draagvlak is voor dit project.

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en . . .

Het project omvat voor de inhoudelijke besluitvorming drie ruimtelijke procedures:

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

Het budget voor de Aanpak Ring Zuid bestaat zoals beschreven onder punt 4 van deze voordracht uit een bijdrage vanuit het rijks MIRT, een bijdrage uit het onderdeel concrete projecten van het RSP en een bijdrage uit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP.

Met deze voordracht stellen wij uw staten voor om € 54,9 miljoen (prijsspeil 2013) vanuit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP beschikbaar te stellen voor de realisatie van het project Aanpak Ring Zuid.

Risicobeheer

In onze brief van 6 februari 2014 met zaaknummer 501820 hebben wij aangegeven 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. Dit is afgesproken in het Convenant RSP 2008. De provincie is beheerder van het Groninger deel van het Regiospecifiek Pakket en is daarmee risicodragende partij. Vanwege deze situatie hebben wij in het voorjaar ook de statencommissie Grote Projecten betrokken bij onze inspanningen om het risico dat de provincie loopt bij de aanpak van het project Aanpak Ring Zuid zo goed als mogelijk is te beheersen. Zoals aangegeven in de bijlage bij genoemde brief krijgt de risicobeheersing vooral vorm door:

- het hanteren van een risicobuffer binnen het projectbudget. Hierbij houden we ook rekening met de spreiding van de raming. Wij willen de kans dat de raming uiteindelijk niet wordt overschreden verhogen van de gebruikelijke 50% naar een kans tussen 60% en 80%. De hiervoor benodigde middelen blijven gereserveerd binnen de risicobuffer;
- het hanteren van een plafondprijs;
- gefaseerde besluitvorming waarbij bepaalde besluiten pas worden genomen wanneer projectonzekerheden voldoende zijn gereduceerd (herijkingsmoment in de aanbestedingsfase; pas gunning van optimalisaties als aan financiële voorwaarden (voldoende financiële ruimte) is voldaan);
- versterking van de rol van de provincie in de uitvoeringsorganisatie (manager Techniek, Financieel management in het team Projectbeheersing en Strategisch adviseur/meekijkfunctie worden vanuit provincie ingevuld).

Hierover hebben wij in de stuurgroep Aanpak Ring Zuid afspraken gemaakt die worden vastgelegd in de realisatieovereenkomst, die wij na de zomer aan u voorleggen, en in het inkoopplan.

Daarnaast hebben wij u gemeld dat wij aan de stuurgroep hebben gevraagd 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 (verder) beperkt kunnen worden en welke aansturing daarvoor nodig is. Bureau Horvat & Partners heeft voor de stuurgroep dit onderzoek uitgevoerd. Het rapport van de second opinion is als bijlage bijgevoegd bij deze voordracht. Op hoofdlijnen geeft het bureau aan dat het risicodossier van het project, met inachtneming van een aantal aandachtspunten, op orde is. Het bureau heeft een aantal aanbevelingen voor de vervolgfase meegegeven, die de projectorganisatie ter harte zal nemen. Het bureau geeft vervolgens aan dat de provincie er verstandig aan zou doen te sturen op een verwachtingswaarde van 60-80% (P60-80), ofwel een kans op overschrijding van de raming van 20-40% in plaats van de 50% die Rijkswaterstaat normaal gesproken hanteert. Daarbij concludeert de second opinion dat de kostenraming robuust is. Het onderzoeksteam heeft op haar eigen inschatting van de kostenraming inclusief risicodossier alternatieve ramingen gemaakt, die lager uitkomen dan de huidige kostenraming. Als rekening wordt gehouden met de kansen (btw-compensatie, markteffect) dan concludeert de second opinion dat ook de P70 (kans op overschrijding van de raming 30%) nog binnen het beschikbare budget valt. Dit geeft ons voldoende zekerheid dat het project, rekening houdend met kansen en risico's, binnen budget gerealiseerd zal kunnen worden. Na aanbesteding zal meer zekerheid ontstaan over de kostenraming.

U mag van ons verwachten dat wij er op toezien dat de hiervoor genoemde maatregelen effectief worden doorgezet in de marktbenadering en in de aansturing van het project. En dat wij in de onderscheiden stappen van de aanbesteding kritisch zullen zijn of de voorwaarden aanwezig zijn om een volgende stap te zetten. Wij zijn van mening dat wij met het risicobeheer in het project Aanpak Ring Zuid de risico's, die de provincie als risicodragende partij draagt, adequaat kunnen

40-3

beheersen. Na de zomer zullen wij een brief opstellen over de uitwerking van de risicobeheersing ten behoeve van de behandeling van dit onderwerp in de statencommissie Grote Projecten.

Mocht het onverhoopt toch nog mis gaan, en het zou ook niet lukken om de tegenvaller binnen het project op te vangen, dan is de consequentie dat overschrijdingen opgevangen moeten worden in het Groninger deel van het RSP-programma. Om daarvoor ruimte te houden zien wij ons genoodzaakt de minister van I&M te vragen dat ze het jaartal 2020, dat in het Convenant RSP is genoemd als jaartal waarvoor de realisatie van de RMF projecten van het RSP gestart moet zijn, los te laten of in ieder geval in de tijd naar achter door te schuiven. De minister heeft vorig jaar al aangeboden naar die termijn te willen kijken, in verband met de vertraging van het project die toen aan de orde was. Deze inzet moet u zien tegen de achtergrond van de risicodragende positie die de provincie heeft bij het RSP-programma. Die speelt bij de zuidelijke ringweg maar ook bij andere projecten die de komende jaren voor uitvoering op de rol staan. Ook bij die projecten is sprake van risicobeheer. De verantwoordelijkheid die samenhangt met de risicodragende positie van de provincie bij het RSP brengt in onze ogen met zich mee dat de provincie tot en met de afronding van de lopende projecten in het RSP rekening moet houden met financiële ruimte om mogelijke tegenvallers op te vangen. Als die financiële tegenvallers zich uiteindelijk niet blijken voor te doen, resteren er vanuit de genomen verantwoordelijkheid na 2020 RSP-middelen, die we daarna nog willen aanwenden voor projecten waarvan de realisatie dan kan gaan starten. Daarvoor is dus nodig dat de beperking 2020 wordt losgelaten of minstens een aantal jaren wordt doorgeschoven in de tijd. Dit biedt ons de mogelijkheid binnen het RSP-RMF rekening te houden met een (kleine) kans op financiële tegenvallers, zolang de realisatie van het project Aanpak Ring Zuid niet is afgerond. Dit kan door het retarderen van een of meer nader te bepalen projecten en/of uit vrijval die ontstaat als een van de huidige projecten uit het RMF goedkoper uitpakt of onverhoopt niet doorgaat. Wij gaan er op dit punt op voorhand van uit dat de minister begrip zal tonen voor een dergelijk verzoek. Wij zullen een en ander nader uitwerken als de reactie van de minister dit mogelijk maakt.

Overigens vinden wij het een gezamenlijke verantwoordelijkheid om oplossingen te vinden voor de gevolgen van onvoorziene omstandigheden, zoals wijzigingen van wet- en regelgeving of overmacht, die de grenzen van redelijkheid en billijkheid te boven gaan. Het is onze inzet om de afspraak hierover in de bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 uit 2009 aan te scherpen. Na de zomer komen wij hierop terug als wij u de concept-realisatieovereenkomst toesturen.

7. Voorstel

Wij stellen u voor het in ontwerp bij deze voordracht gevoegde besluit vast te stellen.

Groningen,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

M.J. van den Berg , voorzitter.

H.J. Bolding , secretaris.

Bijlagen bij de voordracht

Nr.	Titel	Soort bijlage
1	Second opinion project Aanpak Ring Zuid (Horvat & Partners)	rapport

Nr.

40/2014

Provinciale Staten van Groningen:

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 1 juli 2014, nr. 23.748, VV;

Gelet op

- voordracht 12/2008
- convenant Regiospecifiek Pakket van 23 juni 2008
- voordracht 23/2013

Besluiten:

1. Ten behoeve van de uitvoering van het project Aanpak Ring Zuid een bedrag van €54,9 miljoen (prijspeil 2013) beschikbaar te stellen en dit bedrag te dekken uit het Regionaal Mobiliteitsfonds van het RSP;

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter

, griffier

40-5

BIJLAGE

Sj



Realisatieovereenkomst

Zuidelijke Ringweg Groningen

Fase 2

Aanvullende overeenkomst bij de

Bestuursovereenkomst d.d. 10 november 2009





Partijen:

Het Rijk

De provincie Groningen

De gemeente Groningen

Betreft: overeenkomst met bestuurlijke afspraken voor de realisatiefase van het project Aanpak Ring Zuid, ombouw Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2).

ONDERGETEKENDEN

De Minister van Infrastructuur en Milieu mevr. drs. M.H. Schultz van Haegen,
handelend als vertegenwoordiger van de Staat de Nederlanden, hierna te noemen: "het Rijk",

en

Het College van Gedeputeerde Staten van Provincie Groningen, mede gelet op artikel 176, tweede lid, van de Provinciewet, namens deze vertegenwoordigd door dhr. mr. M. Boumans, gedeputeerde Verkeer en Vervoer, hierna te noemen: "de Provincie",

en

Het College van Burgemeester en Wethouders van gemeente Groningen, mede gelet op artikel 171, tweede lid, van de Gemeentewet, namens deze vertegenwoordigd door dhr. P.S. de Rook, wethouder Verkeer en Vervoer, hierna te noemen: "de Gemeente",

gezamenlijk te noemen: "partijen".

Bestand: Realisatieovereenkomst versie tbv stuurgroep 30 juni 2014



OVERWEGINGEN PLANSTUDIEFASE

- dat de Minister van Verkeer en Waterstaat op 28 mei 2002 het tracébesluit Zuidelijke Ringweg Groningen, Langmanmaatregelen (fase 1), heeft vastgesteld;
- dat de maatregelen voortvloeiende uit dit tracébesluit tot doel hadden om de verkeersveiligheid, doorstroming van het hoofdwegennet en de bereikbaarheid van de stad Groningen te verbeteren;
- dat uitgangspunt was dat er na afronding van de werkzaamheden van fase 1, een begin gemaakt zou worden met fase 2, welke een meer duurzame en toekomstvast oplossing moet bieden voor de geconstateerde problemen;
- dat Rijk, Provincie en Gemeente op 10 november 2009 een bestuursovereenkomst hebben gesloten waarin nadere afspraken zijn gemaakt, ter voorbereiding op de planstudie voor fase 2;
- dat de voorliggende overeenkomst als aanvullend moet worden beschouwd op de bestuursovereenkomst van 10 november 2009;
- dat op 23 december 2010 een Kennisgeving is gepubliceerd, waarin aangegeven is dat de Minister voornemens is om een ontwerp tracébesluit/ Milieueffectrapport (OTB/MER) op te stellen voor fase 2;
- dat op 22 december 2011 een aanvullende Kennisgeving is gepubliceerd, waarmee de projectgrens is verschoven naar de aansluiting Hoogkerk;
- dat de Minister van Infrastructuur en Milieu op 20 augustus 2013 het OTB/MER A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 heeft vastgesteld;
- dat op 30 augustus 2013 het OTB/MER fase 2 ter inzage is gelegd als ook de aanvraag voor de Omgevingsvergunning ten behoeve van de Helperzoomtunnel en de Ontwerp Inrichtingsplannen ;
- [t.z.t. toevoegen:] data waarop inpassingsplannen en HZT definitief zijn geworden
- dat naar verwachting in het vierde kwartaal van 2014 het tracébesluit fase 2 zal worden vastgesteld en dit besluit naar verwachting medio 2015 onherroepelijk zal zijn;
- dat met het onherroepelijk worden van het tracébesluit fase 2, de Planstudiefase is doorlopen.

OVERWEGINGEN REALISATIEFASE

- dat partijen voornemens zijn om hun samenwerking voort te zetten, om gezamenlijk het Project te gaan realiseren en om één gemeenschappelijke projectorganisatie op te richten;

Bestand: Realisatieovereenkomst versie tbv stuurgroep 30 juni 2014

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en . . .



- dat het de wens van partijen is om op basis van gelijkwaardigheid samen te werken binnen het project;
- dat het daarom noodzakelijk is om aanvullende afspraken tussen partijen te maken over de realisatiefase;
- dat de afspraken voor de realisatiefase vastgelegd dienen te worden;
- dat hiertoe de voorliggende realisatieovereenkomst dient;
- dat het Project bestaat uit de realisatie van Aanpak Ring Zuid, ombouw Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2), zoals beschreven in artikel 3 van deze overeenkomst.

DEFINITIES

Project:	de realisatie van Aanpak Ring Zuid, ombouw Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2), inclusief werkzaamheden binnen de Projectscope.
Projectscope:	het totaal aan werkzaamheden, noodzakelijk voor realisatie van het Project, zoals vastgelegd in artikel 3 van deze overeenkomst.
Bevoegd gezag:	de partij, overheid of instantie die de publiekrechtelijke kaders stelt.
Realisatiefase:	de fase waar de contractvoorbereiding, aanbesteding, realisatie en evaluatie van het Project wordt uitgevoerd.
Projectbudget:	het maximaal beschikbare budget waarbinnen het Project uitgevoerd dient te worden zoals vastgelegd in artikel 4, lid 1, van deze overeenkomst.
IBOI-percentage:	het jaarlijkse indexpercentage bruto overheidsinvesteringen, zoals bepaald door de Minister van Financiën.

BIJLAGEN

- I. Bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen 10 november 2009
- II. Ambitiedocument
- III. Scopebeschrijving
- IV. Overzicht categorisering scope-onderdelen
- V. Governance Realisatiefase
- VI. Samenhang mobiliteitsmaatregelen
- VII. Principeafspraken toekomstig beheer en eigendom

Bestand: Realisatieovereenkomst versie tbv stuurgroep 30 juni 2014



Ingeval van tegenstrijdigheden tussen de hoofdovereenkomst en de bijlagen, prevaleert de tekst uit de hoofdovereenkomst.

ZIJN OVEREENGEKOMEN

Artikel 1 Doel van de overeenkomst

Met deze overeenkomst wordt beoogd:

1. Het vastleggen van aanvullende afspraken op de bestuursovereenkomst, d.d. 10 november 2009, tussen partijen ten aanzien van de realisatiefase van het Project.
2. Afspraken maken over het inrichten van de projectorganisatie en de governance voor de realisatiefase van het Project.

Artikel 2 Bestuurlijke samenwerking

1. De ambitie, de uitdagingen en de manier waarop partijen willen samenwerken zijn uitgewerkt in het Ambitiedocument (bijlage II).
2. Elke partij behoudt zijn verantwoordelijkheid voor de eigen interne verantwoording.

Artikel 3 Projectscope

1. De Projectscope omvat:
 - realisatie van het tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, met daarbij inbegrepen:
 - herinrichting Van Ketwich Verschuurlaan
 - herinrichting Westerbroek
 - aanpassing bus op-/afrit Hoogkerk
 - realisatie Helperzoomtunnel;
 - inrichtingsplannen Zuiderplantsoen, Maaslaan, Vondellaan en Helpman;
 - aanvullende maatregelen die niet onder het tracébesluit vallen, te weten:
 - VRI Griffeweg-Europaweg
 - VETAG-voorranginstallatie t.b.v. hulpdiensten
 - groenplan
2. Onderstaande optimalisaties worden, indien dit binnen budget mogelijk is (bijvoorbeeld bij aanbestedingsvoordeel), aan de Projectscope toegevoegd:



- fiets- en voetgangerstunnel Esperantostraat;
 - pakket maatregelen vergroening en duurzaamheid (groen Julianaplein, ingang verdiepte ligging, geluidreducerende maatregelen Zuiderplantsoen);
 - volledige aansluiting Europaweg op Zuidelijke Ringweg.
3. De Stuurgroep besluit over de voorkeursvolgorde die al dan niet wordt aangebracht bij de optimalisaties en de manier waarop deze wordt meegenomen in de marktbenadering.
4. De Projectscope, optimalisaties en overige maatregelen zijn vastgelegd in het Overzicht categorisering scope-onderdelen, zie bijlage IV.
5. De inzet is er op gericht om geen scope-uitbreidingen te doen buiten de 3 optimalisaties zoals genoemd in lid 2.

Artikel 4 Financiën

1. Het budget voor de Projectscope als bedoeld in artikel 3, lid 1 en 2, bedraagt 606 miljoen euro, inclusief BTW en prijspeil 2013, exclusief kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (VAT-kosten).
2. De VAT-kosten bedragen 13% van het in lid 1 genoemde budget. Voor prijspeil 2013 is dat een bedrag van 79 miljoen euro. De VAT-kosten omvatten in ieder geval:
 - a. De planuitwerkingskosten;
 - b. Personeelskosten van de projectorganisatie;
 - c. Ingenieursdiensten ten behoeve van de contractvoorbereiding;
 - d. Onderzoeken en ingenieursdiensten ten behoeve van de contractbegeleiding en – beheersing;
 - e. Communicatie met uitzondering van de bouwcommunicatie die door de opdrachtnemer wordt gedaan;
 - f. De kosten van de te voeren onteigeningsprocedures, met uitzondering van de daadwerkelijke aankoopkosten;
 - g. Aansturing van de grondverwerving.
3. De budgetten genoemd in lid 1 en lid 2 worden vanaf het jaar 2013 jaarlijks geïndexeerd met het IBOI-percentage.
4. Partijen spannen zich in om waar mogelijk de BTW te verrekenen.



5. De Provincie is overeenkomstig bestuursovereenkomst, d.d. 10 november 2009 en het bepaalde in paragraaf 6 van het RSP-convenant, d.d. 23 juni 2008, risicodragend voor overschrijding en meevallers van het Projectbudget. Ingeval de projectkosten voor de realisatie van de Projectscope lager uitvallen dan het Projectbudget ('meevallers'), gelden de volgende afspraken, die achtereenvolgens worden afgewogen door de Stuurgroep:
- Partijen besluiten over de realisatie van de aangeboden optimalisaties, zoals opgenomen in artikel 3, lid 2;
 - Overige meevallers vervallen aan het RSP-budget.
 - Wanneer partijen het erover eens zijn dat er in een fase van het Project meer dan voldoende middelen beschikbaar zijn, kan de Stuurgroep bepalen dat het overige terugvloeit naar het RSP-budget. c
6. Mee- en tegenvallers met betrekking tot de VAT-kosten zoals genoemd in lid 2 zijn voor rekening van het Rijk.
7. Er wordt een financieel beheerplan opgesteld. In dit beheerplan wordt in ieder geval opgenomen:
- Een weergave van de opbouw van het projectbudget;
 - Procedureafspraken voor de handelswijze bij scope-uitbreidingen.
8. De werkzaamheden die onder het tracébesluit vallen, worden in opdracht van het Rijk uitgevoerd. De werkzaamheden die vallen onder de Projectscope waarvoor provincie of gemeente opdrachtgever zijn, worden uitgevoerd door het Rijk in opdracht van provincie of gemeente. Hierop is een drietal uitzonderingen, zoals genoemd in bijlage IV.

Artikel 5 Projectorganisatie

- Partijen formeren een projectorganisatie voor de realisatiefase, die de voorbereiding en de uitvoering van het Project begeleidt en waarbij zo goed mogelijk gebruik wordt gemaakt van ieders deskundigheid, competenties en verantwoordelijkheden.
- Er worden een Stuurgroep en een directeurenoverleg ingesteld, waarin alle partijen vertegenwoordigd zijn.
- Partijen hebben afspraken gemaakt over de governance in de realisatiefase, zie bijlage V.
- Partijen stellen, binnen de kaders van deze realisatieovereenkomst, en uiterlijk 3 maanden na ondertekening van de realisatieovereenkomst, een Plan van Aanpak Realisatie vast.



Artikel 6 Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie

Voor aanvang van de uitvoeringsfase wordt een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld. Dit maakt onderdeel uit van de marktbenadering.

Artikel 7 Planning en fasering

1. De globale planning van het Project wordt weergegeven middels onderstaande mijlpalen:
 - a. Start aanbestedingsprocedure: eind 2014
 - b. Start voorbereidende werkzaamheden: begin 2015
 - c. Gunning realisatiecontract: begin 2016
 - d. Start uitvoering opdrachtnemer: eind 2016
 - e. Openstelling weg: 2020
 - f. Oplevering en overdracht: 2021/2022
2. Aanpassing van de planning kan slechts met goedkeuring van de stuurgroep.

Artikel 8 Procedures en vergunningen

1. De vereiste vergunningprocedures in het kader van de uitvoering van het tracébesluit worden gecoördineerd door het Rijk overeenkomstig het bepaalde in artikel 20 van de Tracéwet.
2. Het Rijk is verantwoordelijk voor de communicatieactiviteiten die vallen onder de publicatieplicht van de Algemene wet bestuursrecht, met inachtneming van artikel 20 van de Tracéwet.
3. Partijen komen overeen om, met uitzondering van leges, geen aanvullende kosten in rekening te brengen ten laste van het Projectbudget voor werkzaamheden in het kader van de vergunningverlening.
4. Het verleggen van kabels en leidingen voor het Project is een gezamenlijke verantwoordelijkheid en de kosten, voor zover niet elders gedragen, komen ten laste van het Projectbudget.
5. De kosten voor eventuele gehonoreerde beroepen op nadeelcompensatie en planschade voortvloeiende uit het Project, komen ten laste van het Projectbudget.

Artikel 9 Beheer en eigendom

1. Partijen hebben afspraken gemaakt over de toekomstige definitieve beheer- en eigendomssituatie, zoals vastgelegd in bijlage VII.



2. Beheerders gaan voorafgaand aan de marktbenadering akkoord met de verwerking van de klanteisen in de contractstukken.
3. Voor tijdelijk gebruik van gronden gedurende de realisatiefase worden werkafspraken gemaakt door partijen.
4. Partijen streven naar zo spoedig mogelijke (deel)overdrachten van beheer naar de definitieve situatie.
5. Voorafgaand aan afronding van de werkzaamheden zullen de afspraken als bedoeld in lid 1 worden vertaald naar definitieve beheer- en eigendomsgrenzen en vastgelegd in een beheer- en eigendomsovereenkomst. In de beheersovereenkomsten worden ook afspraken gemaakt over de kostenverdeling.

Artikel 10 Grondverwerving

1. Grondverwerving geschiedt conform het daartoe door het Rijk opgestelde "Plan van aanpak Grondverwerving".
2. Alle kosten voor het verwerven van de voor het Project benodigde gronden maken onderdeel uit van het Projectbudget.
3. Verwerving van gronden ten behoeve van infrastructuur vallende **binnen** de tracégrens van het tracébesluit vindt door en onder regie van het Rijk plaats, op basis van de Onteigeningswet.
4. Verwerving van gronden ten behoeve van infrastructuur vallende **buiten** de tracégrens van het tracébesluit vindt plaats door het rijk onder regie van het betreffende bevoegd gezag (provincie of gemeente) conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving.
5. Verkoop van overtollige staatsgronden dient te geschieden in afstemming met het Rijksvastgoedbedrijf (RVB). Waardebepaling van staatsgronden is uitsluitend voorbehouden aan het RVOB. Opbrengsten van verkoop inclusief afdracht RVOB vervallen aan het Rijk.
6. In uitzondering op lid 5 komen personeel- en advieskosten die in het kader van het project door het RVOB in rekening worden gebracht, ten laste van het VAT-budget.
7. Gronden die nodig zijn voor de realisatie van het Project en die reeds in eigendom zijn van partijen, worden door partijen zonder kosten in het Project ingebracht.
8. In uitzondering op lid 7 wordt de taxatiewaarde van het appartementsrecht aan de H.L. Wichersstraat te Groningen vanuit het Projectbudget vergoed aan de gemeente.



9. In aanvulling op lid 7 worden over de kosten en opbrengsten van onderstaande gronden, rechten en objecten op een later moment nog afspraken gemaakt:
 - a. De vergoeding van het verplaatsen van de popbunker gelegen onder het Meeuwerderbaanviaduct;
 - b. Een deel van het zwembadterrein aan de Papiermolenlaan;
 - c. De gronden ten behoeve van de Helperzoomtunnel.
10. De taxatiewaarde wordt bepaald door de taxatiecommissie van het Project.

Artikel 11 Marktbenadering

1. De realisatie van het project vindt plaats middels een design en construct –contractmodel waarbij in de aanbesteding gebruik wordt gemaakt van een concurrentiegericht dialogo.
2. Het Rijk treedt op als aanbestedende dienst.
3. Voorafgaand aan de aanbesteding stellen partijen de marktbenaderingsstukken vast.
4. Partijen spannen zich in om gronddepots en andere geschikte locaties zoveel mogelijk beschikbaar te stellen voor zand en grond vrijkomend uit het project. Dit kan als optie aan marktpartijen worden meegegeven, zodat die een zo gunstig mogelijke aanbieder kunnen opstellen. Eventuele baten die hieruit voortvloeien, komen ten gunste van het Projectbudget.

Artikel 12 Bereikbaarheid

1. Partijen spannen zich in om de bereikbaarheid van de stad en de regio tijdens de ombouw zo goed mogelijk te waarborgen. Hiertoe is door partijen (onder andere) de samenwerkingsorganisatie "Groningen Bereikbaar" opgericht, zoals vastgelegd in de "Bestuursvereenkomst Groningen Bereikbaar" d.d. 13 januari 2014.
2. Provincie en Gemeente spannen zich voorts in om, mede in het kader van Groningen Bereikbaar, voorafgaand aan de uitvoering van het project alle noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen op het onderliggend wegennet te nemen, zodat de verkeersdoorstroming in stad en regio tijdens uitvoering zo optimaal mogelijk kan verlopen. De maatregelen omvatten in ieder geval de mobiliteitsmaatregelen zoals opgenomen in bijlage VI.
3. Over de eisen die in het contract van het project worden opgenomen, zoeken partijen vooraf afstemming met Groningen Bereikbaar en de spoor-, weg- en waterbeheerders. Daarnaast is een



protocol gesloten met nadere afspraken tussen de projectorganisatie en Groningen Bereikbaar over de samenwerking en de manier waarop met wijzigingen wordt omgegaan.

4. Bij andere uitvoeringsactiviteiten aan projecten die van invloed kunnen zijn op de in deze overeenkomst genoemde werken, plegen partijen vooraf overleg met elkaar en met Groningen Bereikbaar. Omgekeerd informeren partijen elkaar ook over de uitvoeringsplanning van de in artikel 3 genoemde werken in het kader van het Project.

Artikel 13 Geheimhouding

1. Partijen zijn met in achtneming van wettelijke voorschriften verplicht geheimhouding te betrachten met betrekking tot alle gegevens, waarvan de partijen, of personen waarvan zij zich bij de uitvoering van de overeenkomst bedienen, kennisnemen en waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat deze gegevens een vertrouwelijk karakter hebben.
2. De in het eerste lid bedoelde geheimhouding geldt gedurende een periode van 10 jaar te rekenen vanaf de beëindiging van deze overeenkomst. De geheimhoudingsplicht vervalt voor zoveel en in zoverre dit nodig is ter afwending van acuut gevaar voor personen en/of goederen.

Artikel 14 Looptijd van de overeenkomst

1. De overeenkomst treedt in werking op de dag na ondertekening door de laatste betrokken partij.
2. De overeenkomst eindigt na beheersoverdracht van alle objecten naar de toekomstig beheerders.

Artikel 15 Overige bepalingen

1. De bepalingen zoals opgenomen in de bestuursovereenkomst, d.d. 10 november 2009, blijven onverkort van toepassing.
2. Daar waar bepalingen tegenstrijdig blijken, gaat het bepaalde in deze realisatieovereenkomst boven dat in de bestuursovereenkomst.

Artikel 16 Publicatie Staatscourant

Binnen 30 werkdagen na ondertekening van deze overeenkomst wordt de zakelijke inhoud daarvan door de Minister gepubliceerd in de Staatscourant.



Aldus in drievoud opgemaakt en ondertekend te XXX, d.d. XX.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen

DE GEDEPUTEERDE VERKEER EN VERVOER VAN DE PROVINCIE GRONINGEN

mr. M. Boumans

DE WETHOUDER VERKEER EN VERVOER VAN DE GEMEENTE GRONINGEN

P. S. de Rook

Bestand: Realisatieovereenkomst versie tbv stuurgroep 30 juni 2014



WILLEMSPLEIN 489 • 3016 DR ROTTERDAM
POSTBUS 23112 • 3001 KC ROTTERDAM
T 010 281 03 34 • F 010 281 03 35
I WWW.HORVAT.NL • E CONSULTANTS@HORVAT.NL

Second opinion project Aanpak Ring Zuid

Definitief



Horvat & Partners is een onafhankelijk adviesbureau dat zich heeft gespecialiseerd in technische en operationele auditing, het geven van second opinions en het adviseren over niet routinematige projecten, processen en problemen binnen een (civiel)technische omgeving.

Dit rapport is opgesteld in opdracht van dhr. J. Hillen, projectdirecteur van project Aanpak Ring Zuid. Contactpersoon was dhr. R. Buvelot.

Second opinion project Aanpak Ring Zuid

Definitief

ir. M.J.J. Boon
ir. M. Cauvern
ir. M.P. van de Voort

Voor akkoord: prof. drs. ir. J.K. Vrijling

Rapportnummer: 14011-R-010

Rotterdam, 12 juni 2014

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding.....	1
1.2	Doelstelling en onderzoeksvragen	1
1.3	Scope en beoordelingskader audit.....	2
1.4	Aanpak en werkzaamheden.....	2
1.5	Leeswijzer	3
2	Kostenraming inschatting Projectorganisatie.....	4
2.1	Budget, kostenverdeling en risicoverdeling	4
2.2	Basisraming en onvoorzien	4
2.3	Probabilistische analyse	5
3	Bevindingen Horvat & Partners	6
3.1	Algemene indruk	6
3.2	Bevindingen deterministische raming	6
3.3	Indruk risicodossier.....	7
3.4	Omgaan met kansen	8
4	Probabilistische analyse Horvat & Partners.....	10
4.1	Alternatieve basisraming en risicodossier	10
4.2	Alternatieve basisraming en risicodossier, inclusief kansen	10
5	Conclusies een aanbevelingen.....	12
5.1	Conclusies	12
5.2	Aanbevelingen.....	12
	Bijlage A: Ontvangen documenten.....	a

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Zuidelijke Ringweg Groningen (A7/N7) is in de huidige situatie een autoweg van 70 km/h. De aansluiting A7-A28 is gelijkvloers met verkeersregelinstanties. Daarmee vormt de Zuidelijke Ringweg Groningen een kwetsbare schakel in het landelijke hoofdwegenet, het stedelijke netwerk in de centrale zone van de stad Groningen en het regionale wegennet. De ringweg vervult een cruciale functie als onderdeel van zowel het stedelijke netwerk en de centrale zone van de stad Groningen als ook het regionale wegennet. Elk van deze functies staat onder druk vanwege de toenemende verkeersintensiteiten. Dit doet afbreuk aan de goede bereikbaarheid van stad en regio.

Eind 2010 hebben RWS, de provincie Groningen en de gemeente Groningen opdracht gegeven voor het uitvoeren van een planstudie voor het project Aanpak Ring Zuid (ARZ). Het project moet een oplossing bieden voor een betere en veilige doorstroming van het verkeer en zorgen voor een goede, toekomstvast bereikbaarheid voor bedrijven en bewoners van de regio Groningen. Een goede ruimtelijke inpassing en het verbeteren van de leefbaarheid zijn daarbij uitgangspunt.

Met het project Aanpak Ring Zuid worden maatregelen uitgevoerd om deze problemen op te lossen. De scope van dit project is in grote lijn:

- Uitbreiding van het aantal rijstroken op de N7 tussen Laan Corpus den Hoorn en knooppunt Euvelgunne;
- Het creëren van ongelijkvloerse kruisingen op de pleinen: Vrijheidsplein, Julianaplein en Europaplein;
- Het verdiept aanleggen van de N7 tussen de Hereweg en de Europaweg, over circa 1.100 meter met daarboven drie deksels;
- Het realiseren van de benodigde aanpassingen aan het onderliggend wegennet, waaronder de aanleg van de Helperzoomtunnel en inpassingsmaatregelen.

De planstudie heeft in augustus 2013 geleid tot een ontwerp Tracébesluit (OTB). Verwacht wordt dat het Tracébesluit (TB) eind september/begin oktober 2014 genomen wordt. Kort na het TB wordt gestart met de aanbestedingsfase. De start van de uitvoeringswerkzaamheden wordt verwacht begin 2017. De oplevering van het project wordt voorzien circa 5 jaar later.

De realisatiekosten van het project zijn gebudgetteerd op € 606 miljoen (prijsspeil 2013) en € 79 miljoen voor Voorbereiding en Toezicht (V&T). Via het RSP wordt in totaal circa €465 miljoen (prijsspeil 2013) bijgedragen aan dit project. De provincie Groningen is risicodragend voor het project voor wat betreft het realisatiebudget (dus exclusief de kosten voor V&T) en vraagt zich af wat haar risico's zijn bij de realisatie van het project. De projectorganisatie heeft Horvat & Partners gevraagd een second opinion uit te voeren op het risicoprofiel van het project ARZ. Dit rapport is het resultaat van deze second opinion.

1.2 Doelstelling en onderzoeksvragen

Doelstelling van de second opinion is het beoordelen van het risicoprofiel van ARZ. De achterliggende doelstelling is het vergroten van de betrouwbaarheid en kwaliteit van het risicodossier, en het voorgestelde risicofonds en de beheersing daarvan. Hierbij heeft het onderzoeksteam het risicoprofiel zowel in geld als in tijd beoordeeld.

Om de doelstelling te kunnen behalen zijn de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

1. Wat is de kwaliteit van het huidige risicodossier? Hierbij wordt gekeken naar:
 - a. De opbouw en volledigheid van het risicodossier;
 - b. De inschatting van kansen en gevolgen;

Horvat & Partners

- c. De uitvoerbaarheid en effectiviteit van de geformuleerde beheersmaatregelen.
2. Welke aanvullende risico's signaleert Horvat & Partners?
3. Hoe groot is de bandbreedte op de raming, gezien het risicodossier (inclusief door Horvat & Partners gesignaleerde risico's)? Is de reservering van het risicofonds voldoende om de risico's af te dekken?
4. Is de organisatie gesteld voor haar taak? Waar is verbetering mogelijk?
5. Welke risicoreservering past bij het risicoprofiel in verschillende fasen van het project?

1.3 Scope en beoordelingskader audit

De TB-raming, met daarin verwerkt de resultaten van de toets van de kostenpool die Rijks-waterstaat uitvoerde, dienden als uitgangspunt voor deze second opinion.

In deze second opinion lag de focus op de risicoreservering, bestaande uit 'voorzien onvoorzien' (het risicodossier) en het 'onvoorzien onvoorzien' (de reservering voor nog niet benoemde risico's). De second opinion richt zich met name op de realisatie en het daarbij behorende budget, waarvan de risico's bij de provincie Groningen liggen.

De beoordeling van het risicodossier richt zich op de waardering van de risico's (zowel in kans als gevolg) voor de realisatie. Daarnaast zijn ook de scope, raming en planning op hoofdlijnen beoordeeld. Scope, raming en planning enerzijds en risicodossier anderzijds zijn immers communicerende vaten.

1.4 Aanpak en werkzaamheden

De wens van de opdrachtgever van de second opinion is het verkrijgen van meer zekerheid over het risicoprofiel van het project. In de ervaring van Horvat & Partners vormt de beoordeling van het risicodossier zelf, een belangrijk maar incompleet instrument om deze zekerheid te verkrijgen. Om deze reden omvat het plan van aanpak naast een 'papieren' beoordeling, ook een beoordeling van onderwerpen die bij dit soort projecten in het verleden regelmatig tot risico's en overschrijdingen hebben geleid, zoals: sturing en verantwoording, inrichting van de projectorganisatie, het projectmanagement, de projectbeheersing, inrichting (SCB) toetsing en het strategisch omgevingsmanagement. De second opinion is daarom uitgevoerd door middel van bureaustudie in combinatie met interviews.

Bij haar beoordeling heeft het onderzoeksteam eerst breed gekeken naar de risico's waaruit het risicodossier is opgebouwd, in relatie tot raming, scope en planning. Het onderzoeksteam heeft vervolgens ingezoomd om eventuele tekortkomingen op te sporen; dit op basis van de expertise van het onderzoeksteam (bij welke onderdelen treden vaak problemen op?) en op basis van de beschikbare documentatie (waar zien we opvallende zaken?).

Op basis van de ontvangen gegevens, antwoorden op aanvullende vragen en de analyse hierop, heeft het onderzoeksteam een alternatieve indicatie van het risicodossier opgesteld, zowel deterministisch als probabilistisch. Deze indicatie vormt de basis voor een kwantitatieve analyse naar de omvang van de onzekerheid in het geheel van raming en risico's. Het onderzoeksteam heeft deze indicatie met de projectorganisatie besproken en deze waar nodig aangepast.

Op basis van deze aanpak zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

1. Documentenanalyse:
Horvat & Partners heeft een analyse uitgevoerd op de ontvangen documenten (zie documentenlijst in bijlage A). Vragen over de documenten zijn beantwoord door de medewerkers van de projectorganisatie.
2. Interviews met projectorganisatie en vertegenwoordigers van de opdrachtgevers waarin de vragen van auditoren worden beantwoord, waar nodig ondersteund door aanvullende documentatie. De volgende personen zijn geïnterviewd:
 - a. Jos Hillen en Ton Swanenberg

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en . . .

Horvat & Partners

- b. Fokke van der Veer en Luuk Hajema
 - c. Reinout Schoonbeek
 - d. Bart Bouma en Fokke vd Veer
 - e. René Buvelot, Kees Huizinga, Frank Luikens
 - f. Bert Popken
 - g. René Buvelot en Joep van der Meer
 - h. René Buvelot en Roland Böing
 - i. Louis Schouwstra
- 3. Presentatie van de bevindingen en aanbevelingen op hoofdlijnen in de verschillende overleggen.
 - 4. Opstellen conceptrapportage.
 - 5. Bespreken conceptrapportage met de opdrachtgever.
 - 6. Definitief maken rapportage.
 - 7. Presentatie bevindingen in Stuurgroep en Statencommissie.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze rapportage bevat een beschrijving van de kostenraming en het risico-dossier die door de projectorganisatie zijn opgesteld. Hoofdstuk 3 bevat de bevindingen van Horvat & Partners. In hoofdstuk 4 zijn de probabilistische analyses die Horvat & Partners heeft uitgevoerd opgenomen, in hoofdstuk 5 gevolgd door conclusies en aanbevelingen.

In bijlage A van dit rapport is een documentenlijst opgenomen.

Horvat & Partners

2 Kostenraming inschatting Projectorganisatie

Dit hoofdstuk beschrijft het budget en de kostenraming inclusief risico's van het project ARZ, zoals de projectorganisatie die heeft gepresenteerd in de Stuurgroep van 16 april 2014. Dit zijn de kosten die de projectorganisatie verwacht te maken om het project succesvol te kunnen realiseren. De kosten zijn inclusief BTW, tenzij anders vermeld.

2.1 Budget, kostenverdeling en risicoverdeling

In het RSP convenant is opgenomen dat het totaal beschikbare budget ter bekostiging van alle projectkosten €624 miljoen bedraagt (prijspeil 2007), waarvan €200 miljoen ten laste komt van het MIRT. In aanvulling hierop zal de overige €424 miljoen worden bekostigd uit de overheidsbijdrage uit het RSP voor concrete bereikbaarheidsprojecten. Zowel het MIRT als de RSP bijdrage worden jaarlijks geïndexeerd. In onderstaande tabellen is de verdeling van de bijdragen zichtbaar over V&T en Realisatie.

	Bijdragen	V&T	Realisatie
MIRT	200,0	23,0	177,0
RSP	424,0	48,8	375,2
Totaal	624,0	71,8	552,2

Budget voor V&T en Realisatie (inclusief BTW, prijspeil 2007)

In het bestuurlijk overleg MIRT van 17 mei 2010 is afgesproken dat de kosten voor Voorbereiding en Toezicht (V&T) gedragen worden door Rijkswaterstaat voor een vastgesteld percentage van 13%. Het realisatiebudget bedraagt daarmee €552 miljoen (prijspeil 2007).

Na indexatie naar prijspeil 2013 bedraagt het projectbudget 606 miljoen.

	Bijdragen	V&T	Realisatie
MIRT	219,5	25,2	194,2
RSP	465,3	53,6	411,8
Totaal	684,8	78,8	606,0

Budget voor V&T en Realisatie (inclusief BTW, prijspeil 2013)

Bij het budget van € 606 miljoen wordt € 3,5 miljoen opgeteld, als extra bijdrage van derden voor de afrit bij Hoogkerk. Het budget komt hiermee op **€ 609,5 miljoen**. De kosten voor deze afrit zijn in de kostenraming opgenomen.

De basis voor het project is vastgelegd in de bestuursovereenkomst van 2009. Hierin zijn afspraken opgenomen over de risicoverdeling. De provincie Groningen is verantwoordelijk voor de realisatiekosten en de risico's die daarmee gepaard gaan. Het Rijk (Rijkswaterstaat) is verantwoordelijk voor de V&T-kosten en de bijbehorende risico's.

2.2 Basisraming en onvoorzien

De TB-raming bestaat uit een basisraming en een reservering voor onvoorzien.

De basisraming is volgens de SSK-systematiek¹ opgesteld, het is de integrale kostenraming waarin de scope van het Tracébesluit is opgenomen. De basisraming is deterministisch, dat wil zeggen dat er geen rekening wordt gehouden met spreiding.

¹ Standaard Systematiek Kostenramingen

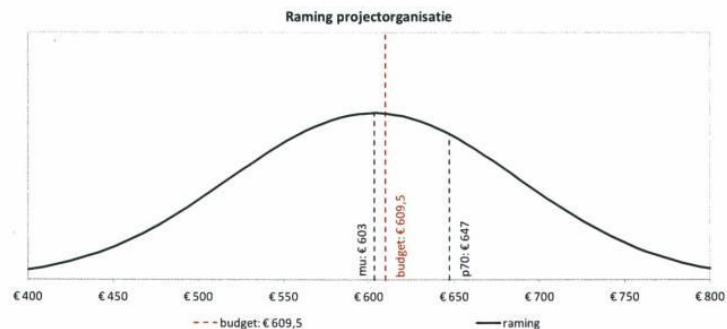
De reservering voor onvoorziene kosten komt in de raming op drie plaatsen voor:

- Objectonvoorziene (als onderdeel van de basisraming)
- Voorzien- onvoorziene op projectniveau (benoemde, voorziene risico die zijn onderbouwd in het risicodossier)
- Onvoorzien-onvoorziene op projectniveau (reservering voor risico's die nog niet benoemd zijn)

2.3 Probabilistische analyse

De projectorganisatie heeft op de kostenraming met risicodossier, met daarin verwerkt de resultaten van de toets van de kostenpool van Rijkswaterstaat, een probabilistische analyse uitgevoerd. Met deze analyse wordt de trefzekerheid van de raming berekend. Een probabilistische analyse geeft inzicht in de kans dat een bepaald kostenniveau wordt overschreden (bijvoorbeeld P85 geeft de waarde die met een zekerheid van 85% niet wordt overschreden; de kans op overschrijding is 15%).

In onderstaande figuur is de probabilistische analyse van de projectorganisatie weergegeven. Uit de figuur is af te lezen dat de verwachtingswaarde van de kosten (het gemiddelde, μ in de figuur) €603 miljoen bedraagt. In de figuur is ook de P70 aangegeven, deze bedraagt €647 miljoen.



Horvat & Partners

3 Bevindingen Horvat & Partners

3.1 Algemene indruk

1. Het project Aanpak Ring Zuid wordt gekenmerkt door trots en positiviteit. De projectorganisatie wordt bemenst vanuit gemeente Groningen, provincie Groningen en Rijkswaterstaat. Waar extra capaciteit of kennis nodig is, wordt dit ingehuurd.
2. De projectorganisatie onderhoudt goed contact met alle 'moeders' en met omgevingspartijen. Door betrokkenheid van vertegenwoordigers van rijk, provincie en gemeenten, worden de belangen van deze partijen goed vertegenwoordigd in het project. De omgevingspartijen zijn goed in beeld en worden systematisch bij het project betrokken.
3. De discipline die nodig is om de scope van het project te beheren werkt vooralsnog goed. Aanvullende wensen worden niet zonder meer gehonoreerd, maar pas in het project opgenomen als daarvoor budget beschikbaar wordt gesteld. Het is belangrijk ook gedurende de komende periode, waarin het Tracébesluit wordt genomen en de voorbereiding van de aanbesteding plaatsvindt, het scopebeheer te handhaven.
4. De projectorganisatie verzet veel werk met weinig mensen. Dit heeft als voordeel dat lijnen kort zijn, maar (over)belasting van de projectorganisatie is een aandachtspunt. Voor de fase waarin het project zich bevindt levert dat vooralsnog geen problemen op. Mede met het oog op de naderende realisatiefase, is de projectorganisatie zich ervan bewust dat een kwaliteitsimpuls nodig is. Deze behoefte is ook gesignaleerd in rapportages.
5. De risicoverdeling tussen Provincie en Rijk is voor alle betrokkenen helder: partijen spannen zich in om het project binnen taakstellend budget te realiseren. Bij kostenstijgingen als gevolg van onvoorziene omstandigheden draagt de provincie de overschrijding van realisatiekosten, Rijkswaterstaat draagt de kosten van overschrijding van kosten van voorbereiding en toezicht (V&T). Deze verdeling van risico's kan volgens het onderzoeksteam het risico opleveren dat de samenwerking tussen rijk en provincie bij tegenslag onder druk komt te staan. Daarbij kunnen eventuele besparingen (van Rijkswaterstaat) op de projectorganisatie risico's opleveren tijdens de realisatie, die (de provincie) veelal meer geld kosten.

3.2 Bevindingen deterministische raming

Het onderzoeksteam heeft de kostenraming beoordeeld. Uit deze beoordeling zijn enkele kanttekeningen naar boven gekomen:

6. In de TB-raming zijn 'Bijkomende kosten' opgenomen. Het onderzoeksteam is van mening dat met name de kosten voor i) compenserende maatregelen, ii) mitigerende maatregelen en iii) archeologie hoger zijn ingeschat dan nodig, gezien het feit dat hier geen aantoonbare scope tegenover staat. Het onderzoeksteam schat in dat deze kosten aanzienlijk lager zijn en beveelt aan deze kosten naar beneden bij te stellen.

Daarnaast heeft het onderzoeksteam de opslagpercentages beoordeeld die in de kostenraming zijn gehanteerd. Hieruit komen de volgende aandachtspunten:

7. Het in de TB-raming gehanteerde percentage voor Objectonvoorzien bedraagt 7,5%. Het onderzoeksteam is van mening dat dit percentage kan worden verlaagd naar 5%. Dit wel onder voorwaarde dat het totale percentage dat voor onvoorzien is gereserveerd, passend is voor een project in deze fase van uitwerking (zie ook punt 11).
8. Het in de TB-raming gehanteerde percentage voor nader te detailleren (NTD) bedraagt 5%. De projectorganisatie heeft een analyse gemaakt, waarbij voor een aantal projectonderdelen is bepaald wat nog nader te detailleren is. Daarnaast heeft de kostenpool van Rijkswaterstaat de TB-raming getoetst. Naar aanleiding hiervan is de post NTD verlaagd naar circa 4,15% over de directe bouwkosten. Hoewel Horvat & Partners geen volledige second opinion op de kostenraming heeft uitgevoerd, onderschrijft het onderzoeksteam de gekozen werkwijze voor de bepaling van het percentage NTD en stemt in met een percentage van 4,15%.
9. In de TB-raming is marktwerking niet meegenomen. Het is volgens de SSK-systematiek ook niet gebruikelijk om in kostenramingen rekening te houden met marktwerking.
10. De post onvoorzien bestaat uit drie delen: objectgebonden risico's en objectoverstijgende risico's, waarbij deze laatste te splitsen valt in benoemd (voorzien-onvoorzien, oftewel het risicodossier) en niet benoemd objectoverstijgend risico investeringskosten (onvoorzien-onvoorzien).
11. De hoogte van het onvoorzien dat in de TB-raming is opgenomen bedraagt 17,6% van de basisraming. Voor een infrastructuurproject in deze fase (vóór aanbesteding) geldt dat het totale onvoorzien (waaronder object onvoorzien en projectonvoorzien, zowel benoemd als niet benoemd) als percentage van de basisraming gemiddeld tussen de 15 en 20% bedraagt. Het onderzoeksteam heeft, mede gebaseerd op haar ervaring met infrastructuurprojecten, geen aanleiding om aan te nemen dat project Aanpak Ring Zuid een hoger of lager dan gemiddeld risicoprofiel heeft. Hierin telt mee de behoorlijke wijze van vastleggen van klanteisen en daarmee de scope van het project. Op basis van het voorgaande en op basis van de omvang van het aandeel voorzien-onvoorzien (het risicodossier), schat het onderzoeksteam in dat het totaal onvoorzien als percentage van de basisraming (exclusief object onvoorzien) rond 17,5% zou moeten liggen.

3.3 Indruk risicodossier

12. De opbouw van het risicodossier is gestructureerd. Het dossier bevat alle benodigde elementen: naast het formuleren van risico's, oorzaken, kans van optreden en spreiding in de gevolgkosten van risico's, zijn ook beheersmaatregelen geformuleerd. Het risicodossier is uitgebreid en risico's zijn vanuit alle invalshoeken bekeken. Dat wil zeggen dat er niet alleen rekeninggehouden wordt met technische risico's, maar ook risico's vanuit de omgeving, juridische risico's, risico's die de organisatie van het project met zich meebrengt e.d.
13. Het onderzoeksteam zou voor circa 15% van de risico's een andere inschatting hebben gemaakt van kansen en gevolgen: soms hoger, soms lager. Het onderzoeksteam is van mening dat de projectorganisatie de spreiding op gevolgen soms krap heeft ingeschat.
14. Geconstateerd is dat in het risicodossier geen onderscheid is gemaakt tussen risico's vóór en na beheersing. Daarnaast zijn de kosten voor beheersmaatregelen niet ingeschat en meegenomen in risicodossier. Het onderzoeksteam beveelt aan om ook kosten voor beheersmaatregelen te ramen en de risico's na beheersing in te schatten. Op deze manier wordt inzichtelijk welk effect mag worden verwacht van beheersmaatregelen, wat besluitvorming over te nemen maatregelen kan ondersteunen.
15. Exogene risico's zijn niet meegenomen in het risicodossier. Dit is de gebruikelijke werkwijze binnen Rijkswaterstaat, maar voor de Provincie Groningen zijn de exogene risico's

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en . . .

Horvat & Partners

wel relevant, aangezien het budget taakstellend is. Een voorbeeld hiervan is wijzigende wet- en regelgeving:

- Ervaring leert dat ieder project dat gedurende langere tijd loopt, met veranderingen te maken krijgt die effecten hebben op de kosten van het project. Voorbeelden hiervan in het (recente) verleden zijn: de verhoging van de BTW van 19 naar 21%, de verhoging van de accijnzen op rode diesel, de verplichting om FSC hout te gebruiken en de SWUNG wetgeving. Ondanks het feit dat op voorhand niet voorspeld kan worden welke randvoorwaarden zullen veranderen, dient er rekening mee gehouden te worden dat er gedurende de looptijd van het project randvoorwaarden zullen veranderen en dat dit consequenties zal hebben voor gecontracteerde scope. Het onderzoeksteam beveelt aan hiervoor een risico in het dossier op te nemen.
16. Het onderzoeksteam mist enkele risico's in het risicodossier en beveelt aan de volgende risico's toe te voegen aan het dossier:
- Vertraging voor de aannemer (de gevolgen van vertraging zowel in tijd als geld), resulterende in claims voor de opdrachtgever.
 - De projectorganisatie is onvoldoende op sterkte (kosten en/of vertraging).
17. Het onderzoeksteam heeft een analyse uitgevoerd op de ontwikkeling van IBOI- en GWW-indexering. In de probabilistische analyse is een reservering voor het verschil tussen IBOI en GWW index opgenomen. De projectorganisatie heeft voor deze reservering €26 miljoen opgenomen, het onderzoeksteam heeft voor deze reservering €27 miljoen ingeschat.
18. Het onderzoeksteam is van mening dat het risicodossier nog niet voldragen is. Op dit moment levert dat geen bezwaar op voor het project, aangezien het totaal gereserveerde bedrag voor onvoorziene kosten door het onderzoeksteam als voldoende wordt beschouwd. In de komende fase, waarin het Tracébesluit wordt genomen en de aanbesteding plaatsvindt, dient het risicodossier verder uitgewerkt te worden, met name op het gebied van beheersmaatregelen.

3.4 Omgaan met kansen

19. Tijdens de second opinion werd duidelijk dat twee kansen 'op de achtergrond' een rol spelen: i) BTW-compensatie en ii) markteffect. Betrokkenen geven een eigen interpretatie aan deze kansen, met het gevolg dat er verschillende bedragen circuleren, die deterministisch bij het budget opgeteld worden. Het onderzoeksteam vindt het niet verstandig op deze manier met kansen om te gaan en beveelt aan kansen expliciet mee te nemen in de analyse. Het onderzoeksteam heeft in een alternatieve probabilistische analyse beide kansen meegenomen, om een indruk te krijgen van de benodigde onzekerheidsreservering.
- i. BTW-compensatie: de kans op een BTW-compensatie is groot, naar verwachting bedraagt dit € 10 miljoen.
 - ii. Markteffect: de raming van de projectorganisatie is een bedrijfseconomische raming. Hierin wordt geen rekening gehouden met de marktomstandigheden ten tijde van de aanbesteding van het project en eventuele kostenconsequenties die dit kan hebben. Ervaring leert dat deze effecten groot kunnen zijn, in de huidige situatie en nabije toekomst is een neerwaarts effect op de inschrijfprijzen reëel als gevolg van de marktsituatie. Om dit effect mee te kunnen wegen in de afweging over het aanhouden van reserves, beveelt het onderzoeksteam aan dit effect op te nemen door uit te gaan van LTU -15%, -5%, +5% ten opzichte van een grondslag die bestaat uit de totale bouwkosten vermeerderd met de risico-opslag voor projectonvoorziene en BTW. Hierbij is rekening gehouden met de aantrek-

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en . . .

Horvat & Partners

kende markt: een inschatting van het markteffect op dit moment zal niet representatief zijn voor het markteffect over bijvoorbeeld twee jaar.

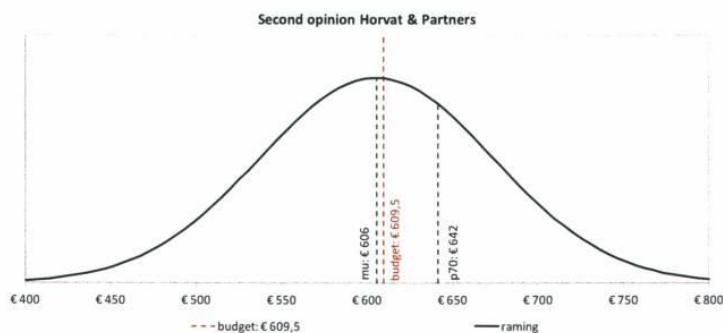
Horvat & Partners

4 Probabilistische analyse Horvat & Partners

4.1 Alternatieve basisraming en risicodossier

Het onderzoeksteam heeft, op haar eigen inschatting van de kostenraming met risicodossier een alternatieve probabilistische analyse uitgevoerd. Hierbij is nog geen rekening gehouden met kansen, zoals marktwerking en BTW-teruggave.

In onderstaande figuur is de probabilistische analyse van het onderzoeksteam weergegeven. Uit de figuur is af te lezen dat de verwachtingswaarde van de kosten (het gemiddelde, μ in de figuur) €606 miljoen bedraagt. In de figuur is ook de p70 aangegeven, deze bedraagt €642 miljoen.



Uit de figuur blijkt, dat μ en het beschikbare budget in deze analyse in dezelfde orde van grootte liggen.

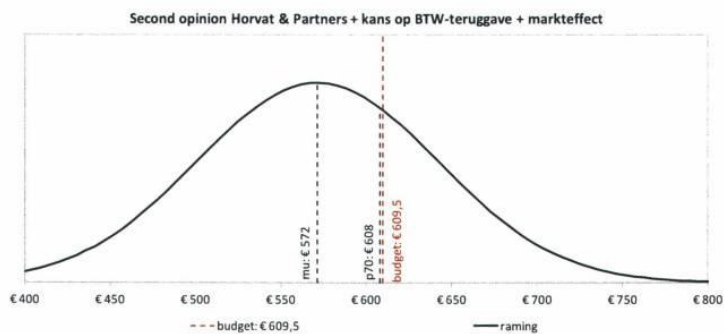
4.2 Alternatieve basisraming en risicodossier, inclusief kansen

Het onderzoeksteam heeft nog een alternatieve probabilistische analyse uitgevoerd, waarbij rekening is gehouden met kansen, zoals marktwerking en BTW-teruggave.

In onderstaande figuur is de alternatieve probabilistische analyse van het onderzoeksteam weergegeven. Uit de figuur is af te lezen dat de verwachtingswaarde van de kosten (het gemiddelde, μ in de figuur) €572 miljoen bedraagt. In de figuur is ook de p70 aangegeven, deze bedraagt €608 miljoen.

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en . . .

Horvat & Partners



Uit de figuur blijkt, dat indien rekening gehouden wordt met de kans p BTW-teruggave en markteffect, p70 binnen het beschikbare budget valt.

Horvat & Partners

5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

Naar aanleiding van de second opinion concludeert het onderzoeksteam het volgende:

1. De basisraming van het project Aanpak Ring Zuid wordt door het onderzoeksteam ongeveer even hoog ingeschat (€606 miljoen) als door de projectorganisatie (€603 miljoen).
2. Met de huidige TB-raming (en de wijzigingen die het onderzoeksteam daarop aanbeveelt) is de verwachtingswaarde (mu) nagenoeg gelijk aan het beschikbare budget.
3. De reservering voor onvoorziene kosten is voldoende, echter het risicodossier van de projectorganisatie is nog niet voldragen.
4. Er wordt geen rekening gehouden met kansen die de haalbaarheid van de raming kunnen beïnvloeden.

5.2 Aanbevelingen

Het onderzoeksteam doet de volgende aanbevelingen:

1. Houd rekening met kansen en neem die mee in de analyse.
2. Het Rijk stuurt op p50, ervan uitgaande dat een tegenvaller in het ene project kan worden gecompenseerd door een meevaller in een ander project. Deze werkwijze is voor de provincie niet verstandig, aangezien de provincie onvoldoende projecten heeft om tegenvallers te compenseren. Daartegenover staat, dat het hanteren van p85 als richtlijn voor de risicoreservering niet realistisch is: de kans is dan groot dat er geld overblijft dat niet aan andere projecten kan worden besteed. Er is geen harde grens aan te geven, maar het onderzoeksteam vindt het voor ARZ verstandig om een risicoreservering te hanteren rond de p60-p80.

Houd voor het project Aanpak Ring Zuid een risicoreservering aan tussen p60 en p80. Voor sturing kan worden uitgegaan van p70, maar het onderzoeksteam is van mening dat niet in het budget hoeft te worden ingegrepen zolang de risicoreservering binnen de bandbreedte van p60 en p80 beweegt.

3. Heroverweeg de hoogte van de risicoreservering.
Er zijn drie momenten in de toekomst waarop de omstandigheden van het project wijzigen en de risicoreservering kan worden heroverwogen, bijvoorbeeld door de reservering te verlagen of door optimalisaties aan de projectscope toe te voegen:
 - Na aanbesteding herijking risico's
Na aanbesteding wordt een groot deel van de te besteden kosten duidelijk. Risico's vallen weg, maar het wordt ook duidelijk of sprake is van aanbestedingsvoordeel. Op dit moment is uiteraard nog niet duidelijk in welke richting deze risico's en kansen zich zullen bewegen. Wat wel duidelijk is, is dat bij wegvallen van onzekerheden de spreiding van de raming kleiner wordt. Na aanbesteding vallen risico's en kansen weg, waardoor p70 naar verwachting €6 miljoen lager

wordt. De onzekerheidsreservering (het verschil tussen verwachtingswaarde en p70) kan na aanbesteding naar verwachting dan ook met € 6 miljoen worden verlaagd.

- Na acceptatie ontwerp
Nadat het ontwerp van de aannemer is geaccepteerd, is de scope weer verder vastgelegd en zullen risico's die onzekerheid in de scope met zich meebrengen, wegvallen. Dit betekent dat na acceptatie van het ontwerp de risicoreservering verder kan worden verlaagd.
 - Na realisatie van risicovolle projectonderdelen
Op het moment dat risicovolle onderdelen van de scope zijn gerealiseerd, vervallen de risico's die daaraan gekoppeld zijn, bijvoorbeeld het risico dat de kunstwerken niet kunnen worden hergebruikt, of het risico op vertraging. Dit betekent dat na realisatie van risicovolle projectonderdelen de risicoreservering kan worden verlaagd.
4. Breng de kwaliteit en capaciteit van de projectorganisatie op de sterkte die hoort bij de realisatiefase. Op dit moment is de projectorganisatie nog niet voldoende op sterkte om de realisatiefase in te gaan. Dit levert bij realisatie risico's op vertraging en kosten. De komende start van de realisatiefase is een goede kans om de juiste capaciteit aan te trekken.
 5. Werk in de komende fase het risicodossier verder uit. Besteed hierbij aandacht aan het formuleren en ramen van beheersmaatregelen.

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en . . .

Horvat & Partners

Bijlage A: Ontvangen documenten

Lijst ontvangen documenten			
Project:			
Nr.	Omschrijving	Datum	Opsteller
001	Presentatie Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen	19-03-14	PO ARZ
002	Offerteuitvraag Second Opinion risico's Aanpak Ring Zuid Groningen	25-03-14	PO ARZ
003	Brief GS van 6 februari 2014, betreffende kosten en risico's voor de provincie bij de Aanpak Ring Zuid	6-02-14	GS Groningen
004	Notitie Risicoprofiel Aanpak Ring Zuid voor provincie Groningen - versie 1.0	n.b.	PO ARZ
005	Projectrapportage - P.000467 NN NV 2e fase Zuid. ringw. Gron' - 2014 T1, versie: concept	4-04-14	PO ARZ
006	OTB/MER A7/N7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2 - deelrapport Ruimtelijke kwaliteit	16-04-13	Witteveen+Bos
007	Aanvullende overeenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen, Fase 2 - concept	n.b.	n.b.
008	Toetsresultaten kostenpooltoets op de kostenraming ZRG	22-01-13	Ronald Jansen
009	De Kostenpooltoets (versie definitief maart 2012) - (Onafhankelijke toets op kostenramingen RWS) - definitief	31-01-13	RWS
010	Kostennota: Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 - definitief	29-01-13	RWS
011	Kostenraming	5-11-13	RWS
012	Scopeformulier Project Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 (ZRG2)	3-02-14	PO ARZ
013	Trimesterrapportage - P.000467 NN NV 2e fase Zuid. Ringw. Gron' - 2013 T3	9-01-14	PO ARZ
014	Risicodossier ARZ	10-04-14	PO ARZ
015	Project Aanpak Ring Zuid - Groningen - Planningsnota ARZ - concept	29-03-14	PO ARZ
016	aanpak Ringweg Zuid - ontwerp inrichtingsplannen Zuiderplantsoen, Maaslaan, Vondellaan, Helpman	jul 2013	gemeente Groningen
017	A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 - Deel I: Ontwerp-tracébesluit	20-08-13	RWS
018	A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 - Milieueffectrapport	aug 2013	RWS
019	Visio-Route-tijd-tabel tbv overleg 17 april	17-04-14	PO ARZ
020	Projectplan Planuitwerking Zuidelijke Ringweg Groningen Fase 2	10-11-10	PO ARZ
021	Bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen, Fase 2	10-11-09	
022	Presentatie TB raming Aanpak Ring Zuid Groningen	16-04-14	RWS
023	Regiospecifiek Pakker Zuiderzeelijn	18-03-08	Convenant
024	Gate 3A Projectbeslissing - Aanpak Ring Zuid	27-03-13	RWS
025	Oplegmemo - Definitief verslag Gate Review 3a en verbeterplan projectorganisatie	23-04-13	PO ARZ
026	Verbetervoorstellen naar aanleiding van Gate Review 3a	19-04-14	PO ARZ
027	verslag stuurgroep 3-2-2013	3-2-2013	SG ARZ
028	verslag stuurgroep 3-10-2013	3-10-13	SG ARZ
029	verslag stuurgroep 8-11-2013	8-11-13	SG ARZ
030	verslag stuurgroep 6-12-2013	6-12-13	SG ARZ
031	verslag stuurgroep 3-2-2014	3-02-14	SG ARZ
032	sheet EMVI-waardering	9-04-14	R. Buvelot
033	sheet IBOI-voorziening	29-04-14	R. Buvelot
034	Kostenraming	29-04-14	J. van der Meer
035	TB raming - Aanpak Ring Zuid Groningen - tbv Audit door Horvat	23-04-14	J. van der Meer
036	e-mail over vastgoedraming	1-05-14	F. Maas
037	Raming kosten vastgoed en nadeelcompensatie van project Aanpak Ring Zuid o.b.v. TB maart 2014	31-03-13	F. Maas
038	e-mail over verdragingskosten	1-05-14	K. Huizinga
039	e-mail over risico's en scope	1-05-14	K. Huizinga
040	e-mail over risicodossier	1-05-14	K. Huizinga
041	e-mail met overzicht kosten VO en TO	1-05-14	K. Huizinga
042	overzicht kosten VO en TO	1-05-14	K. Huizinga
043	Bijlage 1 - Literatuurlijst		
044	Bijlage 2a - Concept Overzichtstekening verdiepte ligging	30-01-14	

Second opinion project ARZ • 14011-R-010 • definitief

Bijlagen pagina a

Collegebrief - Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en ...

Horvat & Partners

045	Bijlage 2b - Concept Schematische tekening verdiepte ligging	5-02-14	
046	Bijlage 3 - Veiligheidsstudie verdiepte ligging Aanpak Ring Zuid	25-10-12	Arcadis
047	Bijlage 4 - HF beoordeling ontwerp Verdiepte Ligging-Zuidelijke Ringweg Groningen	5-11-12	TNO
048	Bijlage 5a - Introductie Kwantitatieve risicoanalyse	24-07-13	RWS
049	Bijlage 5b - Resultaten Kwantitatieve risicoanalyse	24-07-13	RWS
050	Bijlage 6 - Scenarioanalyse	21-01-14	RWS
051	Bijlage 7 - Concept Calamiteitendraaiboek verdiepte ligging ZRG versie 0.7	30-04-14	RWS
052	Bijlage 8 - Visualisaties incidentafhandeling verdiepte - Scenario Aanrijding - Maatregel II		
053	Bijlage 8 - Visualisaties incidentafhandeling verdiepte - Scenario Brand - Maatregel I		
054	Bijlage 8 - Visualisaties incidentafhandeling verdiepte - Scenario Pech - Maatregel V_1		
055	Esthetisch programma van eisen hoofdinfrastuur	29-04-13	PO ARZ
056	5. Veiligheidsplan verdiepte ligging	17-04-14	PO ARZ
057	4a. Realisatieovereenkomst DO stukken		
a	Oplegmemorandum ROK	7-05-14	PO ARZ
b	2014-05-01 rok zrg versie 4 2 schoon	5-05-14	
c	Bijlage 0 Bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen 10 november 2009	10-11-09	
d	Bijlage I Ambitiedocument 1 OD (2)	1-05-14	PO ARZ
e	Bijlage III Overzicht categorisering scope-onderdelen 1.0D	1-05-14	PO ARZ
f	Bijlage VI Governance realisatiefase 1 OD	1-05-14	PO ARZ
g	Bijlage VII Samenhang Mobiliteitsmaatregelen 1.0D		
058	ARZ_VSE00_Systeemspecificatie_20130825		
059	ARZ_VSE01_Hoofdwegen_20140401		
060	ARZ_VSE07_VDL_20140428		
061	RWS Kostenraming ARZ TB	10-03-14	J. van der Meer
062	Kostennota: Aanpak Ring Zuid Groningen	6-05-14	J. van der Meer
063	Risicoreserve en reconstructie PE Sgrap	n.b.	R. Buvelot
064	Kostenraming verleggingsplannen - Aanpak Ring Zuid te Groningen - kabels en leidingen derden	23-10-12	Grontmij
065	e-mail BTW ARZ	13-05-14	R. Mekeel
065a	brief Project Aanpak Ring Zuid, heffing van btw	16-04-14	Belastingdienst Rijnmond
066	sheet raming		
067	mail over kostenpooltoets		R. Buvelot
067a	Kostenontwikkeling van OTB++ via SG naar TB 25mei na toets		R. Buvelot
068	Kostennota: Aanpak Ring Zuid Groningen, definitief	27-05-14	J. van der Meer

Bijlagen pagina b

Second opinion project ARZ • 14011-R-010 • definitief

Brief van Mansveld over luchtkwaliteit valt slecht

Frits Poelman

GRONINGEN De brief van staatssecretaris Wilma Mansveld (PvdA) over de luchtkwaliteit bij de zuidelijke ringweg in Groningen valt volledig verkeerd in omliggende wijken.

„Ze schrijft, als het ware, dat alles kan omdat de lucht in Groningen sowieso schoon is”, zegt Pieter Sauer van bewonersvereniging Groningen Verdient Beter. „Maar ze gaat alleen uit van berekeningen op papier. Meten doet ze wel als de weg er ligt. Wat wil ze dan? Alles weer afbreken?” Volgens Sauer verzwijgt Mansveld een aantal feitelijke metingen. „Ze rept bovendien met geen woord over het feit dat de normen binnenkort worden verzwwaard.” De in-



▲ Wilma Mansveld.

houd van de brief komt desondanks niet onverwacht. „Hij ademt helemaal de opstelling van het project-

bureau Aanpak Ring Zuid. Dat doet er al jaren volstrekt luchtig over. Terwijl uit metingen in Amsterdam en Rotterdam blijkt dat de berekeningen van Rijkswaterstaat niet kloppen.” Ook de stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen is niet onder de indruk. „Het gaat er bij ons niet in dat een toename tot 130.000 auto's geen enkel gevolg heeft voor het geluid en de luchtkwaliteit”, zegt Sicco Boersma. „Maar het RIVM waarschuwt niet voor niets om geen scholen binnen een afstand van 300 meter te bouwen. Amsterdam past scholen op 400 meter al aan.”

De laatste zegt ook dat zo'n weg om de stad heen hoort te lopen. Of eronderdoor. En dat het bij de openingen tussen de deksels heel vies wordt.

Tunnel zo smal mogelijk

Frits Poelman

GRONINGEN Rijkswaterstaat maakt het verdiepte deel van de nieuwe zuidelijke ringweg in Groningen zo smal mogelijk om de snelheid (maximaal 80 kilometer per uur) binnen de perken te houden.

De acht rijstroken (vier in elke richting) worden maar 3,10 meter breed. Dat is 40 centimeter smaller dan gebruikelijk op een autosnelweg. Eiders op de nieuwe ringweg tussen Corpus den Hoorn en Euvelgunne zijn de rijstroken even smal. In andere uitzonderlijke situaties, zoals spitsstroken, hield Rijkswaterstaat tot dusver minstens 3,25 meter en 100 kilometer per uur aan.

Bovendien komen de wanden van de korte tunnels dicht op de weg te staan. Er zijn geen vluchtstroken. De

oorspronkelijk geplande vluchtruimte van 75 centimeter tussen de vangrails en de zijwand is geschrapt. Dat gebeurt om te voorkomen dat weggebruikers ten onrechte denken dat ze de ruimte hebben en het gaspedaal te diep intrappen.

Bij het ontwerp is veel rekening gehouden met menselijk gedrag en optische effecten. De snelheid mag niet hoger worden dan 80 kilometer per uur om de kans op kop-staart botsingen te verkleinen.

In beide richtingen kunnen weggebruikers op dit traject van rijstrook wisselen. De bochten voldoen aan de normen voor wegen met een snelheid van 80 kilometer per uur. Maar ze zijn te scherp en de hoogteverschillen te groot om 200 meter zicht vooruit te realiseren.

Dat wordt landelijk aangehouden als minimum voor prettig rijzicht.

Het ontwerp houdt rekening met menselijk gedrag en optische effecten

staande auto (met pech) registreert, gaan de rode kruisen boven die rijstrook meteen branden. Desnoods worden meerdere rijstroken of zelfs de rijbaan (rijbanen) op afstand afgesloten. Vanwege de korte stopafstanden komen er meer matrixborden dan gebruikelijk.

Om het verschil tussen licht en donker te beperken worden de weggedeeltes onder de drie deksels permanent verlicht en krijgen de open delen donkere wanden. Lichtroosters komen daar niet vanwege het gevaar van schaduweffecten, ijsvorming en om het zicht op bewegwijzering niet te hinderen. Aan de randen van de openingen langs de zuidzijde van de weg en op de deksels komt beplanting om directe inval van zonlicht te beperken.

 frits.poelman@dvhn.nl

Weggebruikers hebben wel minstens 126 meter zicht zodat ze op tijd kunnen stoppen voor een blokkade. Dat is volgens het projectbureau Aanpak Ring Zuid 21 meter meer dan de wettelijke eis.

De verkeerscentrale van Rijkswaterstaat houdt permanent toezicht op het traject met een automatisch camerasysteem. Als dat een stil-

Ingekomen stukken - Inspraak hr. Menger bij provincie

Geachte leden van de commissie,

U staat vanavond voor een zware beslissing over een in de ogen van velen een zeer financieel riskant infrastructuur project. Uit de media heeft u ook de rijstrookversmalling mee gekregen. Iedereen die goed op de hoogte is van een aantal belangrijke dingen in dit project. Die komt tot een conclusie dat dit de zoveelste botte bezuiniging is.

Maar feitelijk ligt de oorsprong ervan verder in het verleden. Dit al tijdens de onderhandelingen met mevrouw Peijs op het Ministerie van V&W na 23 februari 2006 (afblazen ZZL). Maar voor de Zuidelijke Ring begon de machine achter de schermen al op volle toeren. Bij dit project bent u vanaf eind **februari 2006 al buitenspel** gezet als ik de documentenstroom terug volg. De onderzoeken werden toen al in gang gezet.

1: *Netwerkanalyse 2006 gepubliceerd 03-07-2006*

2: *Starten optische verkeerstellingen van 1 oktober 2006 tot 1 april 2007. Basis voor onderzoek DHV blz 88.*

Wat zeer merkwaardig is dat Rijkswaterstaat zelf een netwerkanalyse 2006 nodig heeft van de regio. Zij had sinds de planning van fase 1 Langman haar taak als wegbeheerder niet op orde. Waaronder congestiemetingen bij knooppunt Julianaplein?

Het officiële politieke einde was na de hoorzitting van 27 november 2007 waar ik ook aanwezig was. *Men heeft U nooit naar uw politieke mening gevraagd als besloten zou worden om op bestaand tracé te bouwen in 2006 noch in 2007.* In uw stukken heb ik niets teruggevonden evenals bij uw collega's van de Gemeenteraad van de Stad Groningen. Volgens mij bent in uw kader stellende taak als gremium gepasseerd en nooit ingelicht. Pas na 24 november 2008 werd u pas inhoudelijk betrokken. Wat feitelijk voor de onderhandelingspositie over het RSP-ZZL ook zeer schadelijk is geweest.

Kijkend naar de actuele stand van zaken. Het Rijk heeft zich onttrokken aan de afspraak om met maximale inzet cofinanciering van de EU fondsen te krijgen. EFRO, Interreg of TEN-T gelden. Dit zorgt al voor een budget tekort. Wat nu al bij de uitwerking knellend gaat werken. **Mede een reden waarom EU gelden niet kwamen is dat Rijkswaterstaat tot het OTB-MER van september 2013. De A6-A7 corridor nooit heeft willen erkennen als achterlandverbinding voor de Mainports binnen een Hoofd Europese Wegcorridor.** Dus de Zuidelijke Ring als onderdeel van de Noordelijkste route in Nederland.

*Nu de komende Statenverkiezingen weer voor de deur staan moet u nu al over het jaar 2020 kijken. Enkele van uw leden beweren dat naar inwoneraantal het Noorden recht heeft op 10% van het MIRT van I&M en het ook wel zal krijgen. Helaas halen we dat riant niet! Een schatting over de duim; alleen BDU openbaar vervoer en Provinciale MIRT sommen. Voor het Noorden bij elkaar niet meer dan 1.5% a 2% van het budget van I&M per jaar. **Daar gaat gemiddeld 6.5 miljard Euro per jaar in om.** De toeffjes slagroom heten Langman en RSP-ZZL. Om de kruimels verteerbaar te houden. Wij hebben last van een grote investeringsachterstand in de infrastructuur die onze regionale noordelijke en nationale economie benadeeld! Gaan wij hier wat aan doen?*

In een eerdere inspraakronde hier wees ik ook op een fase 3 voor de Ring Zuid. De Zuidtangent bestond uit 3 fases. Dit is uit de MER/Nota van 1999. Want nu willen we fase 2+3 gelijktijdig doen op bestaand tracé. Maar budget conform fase 2.

Fase 2.

- **Uitvoering Stadsgewestelijke Openbaar vervoer 2e fase, o.a. ontwikkeling regiotram.**
- **Aanleg Zuidtangent tussen A28 en A7-oost deels in tunnelvorm en met ongelijkvloerse aansluitingen op de A28 (overeenkomstig C3);**
Investerings: ca. 600 mln.

Fase 3. :

- **Aanleg ondergrondse verbinding A7-Zuidtangent (tunnel Laan Corpus den Hoorn) met een volwaardige aansluiting op de A28 ten zuiden van de stad.**
Investerings fase 2: ca. 800 mln.

Ook Rijkswaterstaat onttrekt zich aan de civiel technische natuurwet dat binnenstedelijke bouwen een factor 2(**x606mln**) minimaal duurder is dan bouwen in een weiland zoals de N33. Tel daarbij de complexiteit van de omgeving nog bij. Die is aanwezig met 3 kanalen een wirwar van leidingen waaronder ook nog een hoofdriool. Plus nog een complexe aansluiting met het onderliggende wegennet waar nooit een letter over is geschreven in de DHV studies van 2007? Vanaf bladzijde 88 ben ik ze niet tegengekomen.

Bezint eer gij begint want dit project is gebaseerd op een moeras. Tevens hoort de aansprakelijkheid bij de hoofdontwerper en calculator te liggen. Niet bij Stad of Provincie. Rijkswaterstaat is de enige aan te spreken partij als het fout gaat. De Provincie fungeert feitelijk niet meer dan een soort Bank RSP-ZZL voor het Ministerie I&M. Maar als een **Casinobank** in dit geval.

Dank voor uw aandacht.

Ingekomen stukken - Inspraak hr. Menger bij provincie

Frank Menger

Woordvoerder Commissie Ringweg Zuid De Wijert.

Bijlagen:

http://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/PS_Voordracht/voordracht2008-012bijlage.pdf

http://groningen.notudoc.nl/cgi-bin/showdoc.cgi?action=view/id=56861/type=pdf/Brief_stuurgroep_Zuiderzeelijn_betr_kabinetsbesluit.pdf

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2006/07/03/netwerkanalyse-groningen-assen.html>

http://groningen.notudoc.nl/cgi-bin/showdoc.cgi?action=view/id=102423/type=pdf/Trajectnota_MER_Zuidelijke_Ringweg_Nr._257_.pdf

Bijlage - Inspreek Menger

Geachte leden van de Commissie,

In dit deel van het traject omtrent de ombouw van de Ring Zuid is dit de laatste mogelijkheid om U nog op wat actuele en lopende dingen te wijzen.

Bij beide keren dat in de Provincie de Zuidelijke Ring op de agenda stond heb ik geen van uw commissieleden gezien. Ook niet op de publieke tribune. Beide Commissie Vergaderingen in de Staten waren zeer interessant. Zowel Grote Projecten als Mobiliteit & Energie.

Uw commissie heeft prangende vragen rondom de voortgang van de moties op dit project. De uitvoering van deze moties blijkt in een heel ander daglicht komen te staan als we naar de woorden van Gedeputeerde Moorlag luisteren. Samengevat kan het zo worden opgevat: de Raad kan met een tassen vol moties aan komen, maar of ik er iets mee wil doen in de Stuurgroep is nog maar vers twee. Tel daarbij ook zijn uitlatingen in het perspectief voor het laatste deel van de westelijke ring. Hetzelfde speelde ook al tijdens de Regiotram.

In dit beeld zegt dit ook weer hoe de sfeer tussen de Stad en Provincie zal worden tijdens de uitvoering van dit project. Mogelijk is er een mogelijkheid om dit tijdig op te vangen. Dat de PvdA fractie samen met de afdeling Stad Groningen eindelijk gaat zeggen dat de heer Moorlag bestuurlijk onhoudbaar is geworden? Dit gezien de naderende Statenverkiezingen. Hij zet meer op het spel zonder dit door te hebben. Ook in lobby zaken heeft dit negatieve bijeffecten.

Als ik het project goed bekijk is het de Stad Groningen die het meeste inlevert ook in het kader van de leefomgeving. Zie opoffering van een belangrijk parkje tussen de Rivierenbuurt en De Wijert? Hier wordt de scheiding tussen centrum en de zuidelijke wijken groter. Gezien het budget en de laatste stand van zaken waarbij de versmalling echt een grove bezuiniging is. In de huidige stukken heb ik nog steeds niet voldoende informatie gezien wie waar welke kosten draagt binnen het Projectgebied. Maar ook van nevenkosten ontstaan door het project buiten de projectzone? Hoe gaat uzelf als raad straks de vinger aan de pols houden? **Hierbij denk ik aan Maastricht waar een subcommissie A2tunnel gevormd is.**

Frank Menger

Woordvoerder Commissie Ringweg Zuid De Wijert.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Onderwerp ARCG jaarrapport 2013 en ontwerpbegroting 2015

Steller M.P. Hall



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 0652052246

Bijlage(n) 2

Ons kenmerk

Datum 10 juni 2014

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

De ARCG (Afvalbeheer Regio Centraal Groningen) is een gemeenschappelijke regeling (GR) van acht Groninger gemeenten. De deelnemende gemeenten zijn Bedum, Grootegast, Haren, Leek, Marum, Ten Boer, Zuidhorn en Groningen. Het gezamenlijke doel is om de inzameling en verwerking van afvalstromen waar mogelijk gemeenschappelijk te organiseren.

Jaarlijks stelt het algemeen bestuur van de ARCG een jaarrapport vast. In overeenstemming met artikel 27 van de GR wordt het jaarrapport met daarin het jaarverslag en de jaarrekening ter kennisneming aan de raden van de deelnemende gemeenten toegezonden. Het jaarrapport over 2013 treft u als bijlage aan.

Daarnaast stelt het algemeen bestuur jaarlijks de begroting vast. De ontwerpbegroting 2015 treft u ook als bijlage aan. Deze is vastgesteld in de vergadering van het algemeen bestuur van 5 juni 2014. Conform artikel 26 van de GR wordt de ontwerpbegroting toegezonden aan de raden van de deelnemende gemeenten. Conform dit artikel heeft u de mogelijkheid om zienswijzen kenbaar te maken over de ontwerpbegroting.

ARCG jaarrapport 2013

Het jaarrapport van de ARCG gaat in op de activiteiten die hebben plaatsgevonden op de locatie Woldjerspoor. Het jaar 2013 stond in het teken van reguliere werkzaamheden. Er ging 157.470 ton afval over de weegbrug. Dat is 6,470 ton minder dan in 2012 en 9.580 ton minder dan begroot. De afgelopen jaren wordt er steeds minder afval aangevoerd. Deze afname geldt ook voor het volume bedrijfsafval en GFT. Dat komt deels doordat meer afval

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Bladzijde

2



aan de bron wordt gescheiden en hergebruikt en deels door de gevolgen van de economische crises.

In 2013 werd er zeer substantieel meer kunststof uit het afval gehaald in de nascheidingsfabriek van Attero. Door de nascheiding van de kunststofverpakkingen worden deze in toenemende mate hergebruikt. Via Attero namen we deel aan een landelijk pilot om drankenkartonnen na te scheiden. Wij gingen met Attero in gesprek over onze langlopende verwerkingscontract. Door de bekendmaking dat Attero zou worden verkocht zijn die gesprekken tijdelijk gestopt.

We hebben het jaar 2013 afgesloten met een positief financieel exploitatieresultaat van 1,5% van de begroting. Vorig jaar besloten wij, op advies van de accountant, om een bestemmingsreserve herinrichting ARCG in te stellen. Het positief exploitatieresultaat is, conform afspraak, toegevoegd aan deze bestemmingsreserve.

ARCG begroting 2015

De begroting van de ARCG geeft inzicht in de activiteiten van de ARCG op Woldjerspoor voor het jaar 2015. We verwachten dat de trend zal worden voortgezet dat er iets minder afval over de weegbrug gaat dan in de afgelopen jaren. Uitgaand van het exploitatieoverzicht van het eerste kwartaal van 2014 veronderstellen we dat de daling in het volume afval, veroorzaakt door de recessie, minder wordt. Wij verwachten ook dat er meer kunststof zal worden nagescheiden in de scheidingsfabriek van Attero.

Een paar jaar geleden is de laatste hand gelegd aan de eindafdek van het stort Woldjerspoor. Wij gaan ervan uit dat het traject van formele overdracht aan de provincie Groningen in 2014 wordt afgerond zodat wij in 2015 geen rol meer hebben t.a.v. deze stortplaats. De contracten tussen SOZOG, SANOG en de ARCG over de verwerking van huishoudelijk afval eindigen op 1 juli 2016. Wij hebben een risicoanalyse gemaakt over de situatie na beëindiging van de contracten. Wij zullen 2015 gebruiken om te zorgen dat we de contractuele relatie met SANOG en SOZOG goed afrechten.

In de begroting worden, zoals gebruikelijk, tarieven gepresenteerd voor de verwerking van huishoudelijk restafval, bedrijfsafval en GFT. Voor huishoudelijk restafval presenteren we een tarief zonder prijsstijging. De tariefstijging voor GFT is beperkt, namelijk 1,01 %. Deze tariefstijging komt overeen met de index die contractueel met Attero is vastgesteld.

Deze begroting geeft een stabiel beeld en daarom adviseren wij u om geen zienswijze kenbaar te maken.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Bladzijde

3



Vervolg

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

- Toezending aan de individuele raden (via de colleges van B&W) met de mogelijkheid om zienswijzen kenbaar te maken.
- Vaststelling van de begroting in de vergadering van het algemeen bestuur van de ARCG op 3 juli 2014.
- Verzending van de begroting aan Gedeputeerde Staten voor 15 juli.
- Indien eventuele zienswijzen niet voor 3 juli kenbaar gemaakt kunnen worden, zullen deze besproken worden in de vergadering van het algemeen bestuur op 2 oktober 2014.

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

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 3g

Jaarrapport ARCG

2013

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Jaarverslag	
1. Inleiding	3
2. Programma	4
2.1 Doelstelling ARCG	4
2.2 Verslagjaar 2013	4
2.3 Financiën	6
2.3.1 Meerjarenbeeld	6
2.3.2 Financieel resultaat 2013	6
2.4 Misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O)	6
3. Paragrafen	8
3.1 Weerstandsvermogen	8
3.1.1 Weerstandscapaciteit	8
3.1.2 Risico's en ontwikkelingen	8
3.1.3 Niveau weerstandsvermogen	9
3.2 Financiering	9
3.3 Onderhoud kapitaalgoederen	9
3.4 Bedrijfsvoering	9
3.5 Verbonden partijen	9
Jaarrekening	
Balans	12
Totaaloverzicht exploitatie	15
Waarderingsgrondslagen	16
Toelichting op de balans	17
Woldjerspoor	21
Toelichting Woldjerspoor	22
Afvalbrengstation	25
Toelichting Afvalbrengstation	26
Chemocar	28
KGA-depot	29
Olie/Water/Slibafscheider	30
Overige gegevens	
Ondertekening	31
Bijlage I: Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven	32
Bijlage II: Staat van opgenomen langlopende leningen	33
Bijlage III: Aanvoergegevens per gemeente	34
Bijlage IV: Kosten vuilaanvoer	35
Bijlage V: Opbrengsten vuilaanvoer	36
Bijlage VI: Overzicht salarissen	37
Bijlage VII: Gebruik chemocar	38
Bijlage VIII: Vereveningsheffing	39

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Jaarverslag

1. Inleiding

Voor u ligt het jaarrapport 2013 van de ARCG. Dit jaarrapport geeft inzicht in de activiteiten van de ARCG op de locatie Woldjerspoor en de financiële vertaling daarvan.

Het jaarrapport bevat de volgende onderdelen: het jaarverslag met een beschrijving van de bedrijfsvoering, de financiën en het weerstandsvermogen en de jaarrekening met een weergave van de balans en de exploitatie van de diverse onderdelen.

De jaarrekening is opgesteld als een programmarekening zoals voorgeschreven in de BBV (Besluit Begroting en Verantwoording) en komt qua indeling overeen met de programmabegroting 2013.

Voor de ARCG is er één programma, genaamd Afvalbeheer, dat het inhoudelijk deel van deze rekening vormt (hoofdstuk 2). Hier gaan we in op de belangrijkste activiteiten die we in 2013 hebben uitgevoerd. De financiële paragraaf bij het programma (hoofdstuk 2.3) laat het totaal van de baten en lasten zien van 2013 en de begroting van de volgende jaren, evenals het financieel resultaat.

Tevens geven wij in hoofdstuk 2 een vooruitblik naar 2014.

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

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

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

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

Deze jaarrekening sluiten we af, na resultaatbepaling met een positief saldo van 379.413 euro.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

2. Programma

2.1 Doelstelling ARCG – Wat wilden we bereiken in 2013?

De ARCG is een gemeenschappelijke regeling (GR) van acht Groninger gemeenten. De deelnemende gemeenten zijn Bedum, Grootegast, Haren, Leek, Marum, Ten Boer, Zuidhorn en Groningen. Het gezamenlijke doel is om de inzameling en verwerking van afvalstromen waar mogelijk gemeenschappelijk te organiseren. Afvalstromen zijn alle stromen van stoffen waarvan de houder zich, met het oog op verwijdering daarvan, ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen.

Bij de uitvoering van onze werkzaamheden stellen we milieuzorg en duurzaamheid voorop. Onze prioriteit in gewenste verwijderingsmethode wordt verwoord door de ladder van Lansink. De focus ligt op het terugwinnen van grondstoffen. Dit kan tot gevolg hebben dat we voor een bepaald verwijderingssysteem of -techniek kiezen die (vooralsnog) verbonden is met hogere directe kosten maar beter past in onze visie. Op deze wijze geven we invulling aan de gewenste voorbeeldfunctie en realiseren we onze milieudoelstellingen.

In 2013 wilden we de nascheiding van kunststofverpakkingen bij de verwerkingsinstallatie van Attero in Groningen continueren en we wilden nieuwe afspraken daarover maken. Wij wilden de formele verantwoordelijkheid voor afvalstort Woldjerspoor overdragen aan de provincie nu de eindafdek van Woldjerspoor is afgerond.

We wilden ons ook gaan heroriënteren op onze afvalcontracten, in het bijzonder het afvalcontract met Attero voor de verwerking van huishoudelijk afval. We hadden in 2012 veel inspanningen verricht om een investeringstraject bij Attero te laten slagen. Door onvoldoende belangstelling uit andere regio's is het investeringstraject stopgezet. Wij maakten daarna de afspraak met Attero om in 2013 verder de praten over onze onderlinge relatie.

2.2 Verslagjaar 2013 – Wat hebben we gedaan?

Omvang van afvalstromen

In 2013 is bij de ARCG 157.468 ton afval over de weegbrug gegaan; dit is 6.469 ton minder dan in 2012 en 9.582 ton minder dan begroot. De afgelopen jaren wordt er steeds minder huishoudelijk afval aangevoerd. Deze afname geldt ook voor het volume bedrijfsafval en GFT. Dat komt deels doordat meer afval aan de bron wordt gescheiden en hergebruikt en deels door de gevolgen van de economische crisis.

Burgers en kleine bedrijven kunnen hun grof afval brengen naar het afvalbrengstation. Daar is ca. 9.029 ton aan grofvuil, bouw- en sloopafval, KGA, houtafval, puin en ijzer aangevoerd. Een afname van ca. 430 ton ten opzichte van 2012. Deze afvalstromen worden zoveel mogelijk bij de bron gescheiden zodat ze zoveel mogelijk kunnen worden hergebruikt.

Nascheiding van kunststofverpakkingen

Wij zien dat steeds meer kunststof uit het afval wordt gehaald in de nascheidingsfabriek. In 2010 is 3.662 ton kunststof uit het afval gehaald, in 2011 was dat 4.567 ton, in 2012 5.993 ton en in 2013 8.600 ton. Dit is een stijging van 9.5 kg per inwoner in 2010 naar 15.3 kg per inwoner in 2012 en 21,8 kg per inwoner in 2013. Berekend op basis van aantal inwoners van de gemeenten die meedoen met de nascheiding bij de ARCG. Door de nascheiding van de kunststofverpakkingen worden deze in toenemende mate hergebruikt.

Wij hebben nieuwe afspraken met Attero gemaakt om de nascheiding van kunststofverpakkingen langjarig te regelen. Wij krijgen een vergoeding van Attero voor de vermeden verwerkingskosten, Attero krijgt een vergoeding van ons voor de nascheiding en verdere verwerking van de kunststoffen.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Woldjerspoor

In 2012 is de eindafdek van Woldjerspoor afgerond. Het traject van de formele overdracht van het beheer van het stort aan de provincie is nog gaande, maar de praktische verantwoordelijkheden worden nu al door de provincie behartigd. Aan de formele overdracht in 2014 zijn geen kosten of risico's verbonden.

Afvalcontract

Eind 2012 is het investeringstraject bij Attero door de aandeelhouders stopgezet. Voor de zomer van 2013 is door de aandeelhouders besloten om Attero te verkopen. Daarmee kwam het onderlinge contact over dit onderwerp tot een einde. Aan het einde van 2013 maakte Attero een voorgenomen besluit tot verkoop van het bedrijf bekend. Wij hopen de gesprekken met Attero te kunnen hervatten nadat de verkoop is afgerond.

Pilot nascheiding drankenkartonnen

Op ons verzoek heeft Attero deelgenomen aan een landelijke pilot voor het scheiden van drankenkartonnen in de scheidingsfabriek in Groningen. Het doel van de pilot was om te onderzoeken onder welke voorwaarden het mogelijk is om drankenkartonnen te scheiden uit het huishoudelijke afval. De pilot verliep succesvol en wij zijn in afwachting van de resultaten.

Beroep bij Hoge Raad

In de periode tussen 1999 en 2002 legde de Belastingdienst een naheffingsaanslag voor de omzetbelasting op aan de ARCG van € 71.500. De ARCG heeft bezwaar ingediend tegen deze naheffingsaanslag. Er is tot aan de Hoge Raad geprocedeerd. In oktober is bekend gemaakt dat de ARCG in het gelijk is gesteld.

Kwaliteitssysteem

Wij streven naar een voortdurende verlaging van de milieubelasting. Regelmatige evaluatie en herziening van het milieu- en kwaliteitsbeleid zijn vaste onderdelen van de bedrijfsvoering. Om de milieukwaliteit te waarborgen is onze kwaliteitssysteem ISO gecertificeerd. In 2013 zijn diverse interne audits uitgevoerd en is op 1 oktober 2013 de directe beoordeling gehouden. In februari is de externe audit uitgevoerd en naar aanleiding daarvan is het certificaat verlengd. Alle onderdelen van de ARCG zijn in 2013 onder het VCA systeem gebracht. Alle niet gecertificeerde medewerkers hebben een opleiding gevolgd.

Vooruitblik 2014

Wij zien een aantal ontwikkelingen voor 2014 op ons af komen. Eind 2013 maakte Attero bekend dat zij in nieuwe eigendom gaat komen. Wij verwachten dat we in de loop van 2014 met Attero zullen praten over de nieuwe situatie en de consequenties voor ons langlopend afvalcontract en de scheidings- en vergistingsinstallatie in Groningen. Verder verwachten we dat de formele overdracht van Woldjerspoor aan de provincie in 2014 zal worden afgerond.

In de loop van 2014 zal bekend worden wie het afval van SOZOG en SANOG gaat verwerken vanaf juli 2016. Met deze kennis krijgen we meer inzicht in het toekomstperspectief van de scheidings- en vergistingsinstallatie in Groningen.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

2.3 Financiën

2.3.1 Meerjarenbeeld

	rekening		begroting			
	2012	2013	2013	2014	2015	2016
lasten	23.580	24.618	23.113	21.732	22.065	22.438
baten	23.766	24.995	23.110	21.732	22.068	22.448
resultaat	186	379	-3	0	3	10

2.3.2 Financieel resultaat

Het jaar 2013 sluiten we af met een positief exploitatieresultaat van ruim € 379.000. Dit is 382.000 meer dan begroot. De belangrijkste oorzaken voor dit positief exploitatieresultaat zijn:

- Het proces van beroep bij de Hoge Raad heeft ertoe geleid dat de Belastingdienst € 105.500 terug heeft betaald van de opgelegde naheffingsaanslag omzetbelasting in de periode tussen 1999 en 2002 vermeerderd met de berekende heffingsrente.
- Stainkoel'n heeft een aantal omvangrijke aanbestedingen gewonnen waardoor de baten voor de ARCG-component € 90.000 hoger zijn dan was begroot.
- Er zijn geen onvoorziene kosten geweest. Hier was € 30.000 voor begroot.
- Er is voor Externe advisering € 27.000 minder uitgegeven dan was begroot.
- Het bedrag voor onderhoud op het terrein van Woldjerspoor is € 64.000 lager dan begroot. Nadat de begroting was vastgesteld zijn er keuzes gemaakt om onderhoud te versoberen.
- Er zijn nieuwe afspraken gemaakt voor het schoonmaken van het terrein waardoor de kosten voor dienstverlening derden lager zijn dan begroot.
- Doordat er minder afval is aangevoerd is de betaalde vergoeding voor secretariaats- en administratiekosten lager dan begroot.

Wij stellen voor het positief resultaat toe te voegen aan de vorig jaar ingestelde Bestemmingsreserve Herstructurering ARCG. Voor een toelichting op deze reserve wordt verwezen naar paragraaf 3.1 Weerstandsvermogen.

2.4 Misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O)

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

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

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

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

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

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

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

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

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

3. Paragrafen

3.1 Weerstandsvermogen

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

3.1.1 Weerstandscapaciteit

De weerstandscapaciteit bestaat uit middelen waarover de organisatie beschikt om niet begrote kosten die onverwacht en substantieel zijn te dekken. Reserves maken deel uit van de beschikbare weerstandscapaciteit. De algemene reserve is vrij aanwendbaar. Aan de bestemmingsreserves heeft het bestuur een bepaalde bestemming meegegeven. Het bestuur heeft dan ook alle mogelijkheid om de bestemming van deze reserves te wijzigen. De weerstandscapaciteit bedraagt daarom het totaal van de algemene reserve en de bestemmingsreserves.

Algemene Reserve	x € 1.000
Saldo per 31 December 2012 conform balans	431
Voordeilig saldo 2012	186
Dotatie bestemmingsreserve Herstructurering ARCG	-267
Saldo 1 januari 2013	350
Algemene Reserve saldo per 31 december 2013 na resultaatbepaling	350
Bestemmingsreserves	
Reserve Groot Onderhoud	269
Reserve Herstructurering ARCG per 1 januari 2013	267
Exploitatieresultaat 2013	379
Reserve Herstructurering ARCG saldo na resultaatbepaling	646
Bestemmingsreserves saldo per 31 december 2013 na resultaatbepaling	915
Totale weerstandscapaciteit	1265

3.1.2 Risico's en ontwikkelingen

In een eerder stadium is besloten dat een algemene reserve van € 350.000 afdoende is voor het opvangen van operationele risico's. Per 1 januari 2013 is het saldo van de Algemene Reserve hierop aangepast en is er € 269.000 toegevoegd aan de nieuw ingestelde bestemmingsreserve Herstructurering ARCG.

In de jaarrekening 2012 is er gemeld dat er in de toekomst risico's kunnen ontstaan doordat de contracten van ARCG met andere regio's in Groningen per 1 juli 2016 zijn beëindigd. De mogelijke afname van het afvalvolume betekent dat de resultaten en daarmee de toekomst van de verwerkingslocatie in Groningen onder druk kan komen te staan en de huidige boekwaarde van de activa niet geheel terugverdiend kan worden. Hiervoor is de bestemmingsreserve Herstructurering ARCG ingesteld met een streefbedrag van € 800.000.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Het resultaat over 2013, ad € 379.400, wordt toegevoegd aan deze bestemmingsreserve. Het saldo van deze reserve wordt dan € 646.000

3.1.3 Niveau weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen legt een verband tussen de gesignaleerde risico's en de aanwezige capaciteit om deze risico's op te vangen. Zoals hierboven aangegeven zijn op dit moment nieuwe risico's te signaleren en is een verdere opbouw van het weerstandsvermogen gewenst.

3.2 Financiering

Als gevolg van hoge kosten voor eindafdek en BOM (Belasting op Milieugrondslag) was de liquiditeitspositie van de ARCG een aantal jaren geleden verslechterd. In overleg met Concern Treasury van de gemeente Groningen is toen het bestuur van de ARCG geadviseerd over de te nemen maatregelen. In de vergadering van 23 juni 2009 is het bestuur akkoord gegaan met het afsluiten van een lening van 2.700.000 euro voor 6 jaar. De rentekosten zijn in de begroting opgenomen. Door het aantrekken van de lening zijn de liquiditeitsproblemen opgelost. Het saldo van de liquide middelen is aan het eind van 2013 licht negatief door gestegen vorderingen. Dit wordt veroorzaakt doordat de afrekeningen van de kosten die als voorfinanciering van verrekening nascheiding kunststof zijn betaald in de maand december zijn gefactureerd. De bedragen van deze vorderingen worden begin 2014 ontvangen.

3.3 Onderhoud kapitaalgoederen

Naar aanleiding van een geactualiseerd onderhoudsplan zijn de totale kosten voor onderhoud vanaf 2012 vastgesteld op 155.000 euro per jaar. Hiermee wordt per saldo een jaarlijkse besparing gerealiseerd van 33.000 euro.

De gevormde voorziening "grootonderhoud" is vrijgevalen in 2011 en om het geld te behouden voor het oorspronkelijke doel is er een bestemmingsreserve ingesteld waar het saldo via resultaatbestemming aan is toegevoegd.

3.4 Bedrijfsvoering

Deze paragraaf omvat op hoofdlijnen de organisatiedoelstellingen en de daarbij horende maatregelen die in 2013 zijn genomen. De Gemeente Groningen voert de administratie voor de ARCG en levert ook alle andere ondersteunende diensten die nodig zijn voor een goede bedrijfsvoering, zoals ICT, communicatie- en juridische adviezen en ondersteuning op het gebied van P&O.

Voor P&O geldt dat wij voortdurend inzetten op terugdringen en voorkomen van ziekteverzuim.

Sinds enkele jaren zijn wij begonnen met verzuimgesprekken. Het inzetbaar houden van de medewerkers en het bevorderen van mobiliteit is een belangrijk uitgangspunt. In dit kader zijn er diverse medewerkers van de Milieudienst op basis van arbeidstherapie ingezet op het afvalbrengstation om snellere terugkeer naar het eigen werk te bevorderen.

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

3.5 Verbonden partijen

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

Jaarrekening 2013

11

31 december 2013

Niet uit de balans blijkende vorderingen en verplichtingen

Totale uitgaven in boekjaar voor controlewerkzaamheden accountant

WNT

12

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

gemeente Ten Boer, Mark de Haan van gemeente Grootegast, Jan Oomkes van gemeente Zuidhorn, Egbert Zwart van gemeente Bedum, Remco Kouwenhoven van gemeente Haren, Tanja Haseloo-Amsing van gemeente Leek, Jan Vos van gemeente Marum en Mieke Kortbeek van gemeente Groningen (secretaris).

De leden van het Algemeen en Dagelijks Bestuur en de secretaris zijn niet in dienst bij de ARCG. Derhalve wordt geen beloning ontvangen uit hoofde van het dienstverband. Tevens zijn er gedurende 2013 geen onkostenvergoedingen of andere elementen uitgekeerd aan leden van het Dagelijks of Algemeen Bestuur en aan de secretaris welke in het kader van de WNT gemeld moeten worden.

Het normenkader rondom de "Wet Normering bezoldiging Topfunctionarissen Publieke en Semipublieke Sector (hierna :WNT) is bekrachtigd in het Besluit van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 26 februari 2014, nr. 2014-0000106049 en de Regeling van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 26 februari 2014, nr. 2014-0000 104920. De Aanpassingswet WNT is als onderdeel van dit normenkader nog niet formeel aangenomen door de Eerste Kamer. Voor het opmaken van de jaarrekening is in lijn met de mededeling van de minister van BZK d.d. 12 februari 2014, gepubliceerd in de Staatscourant d.d. 18 februari 2014, de Aanpassingswet WNT wel als onderdeel van het normenkader gehanteerd.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Totaaloverzicht exploitatie

	Rekening 2012			Begroting 2013			Rekening 2013		
	baten x € 1.000	lasten x € 1.000	saldo x € 1.000	baten x € 1.000	lasten x € 1.000	saldo x € 1.000	baten x € 1.000	lasten x € 1.000	saldo x € 1.000
Woldjerspoor	22.403	22.217	186	21.608	21.611	-3	23.665	23.286	379
Afvalbrengrstation	937	937	0	1.030	1.030	0	867	867	0
Chemocar	31	31	0	35	35	0	35	35	0
KGA-depot	296	296	0	341	341	0	327	327	0
OVS-afscheider	99	99	0	96	96	0	102	102	0
TOTAAL ARCG	23.766	23.580	186	23.110	23.113	-3	24.995	24.618	379

Financiering:

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

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Waarderingsgrondslagen

Materiele vaste activa

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

Vorderingen

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

Voorzieningen

Naar aanleiding van het in 2011 geactualiseerde onderhoudsplan en de gekozen sobere vorm van onderhoud aan gebouwen en terrein is besloten het saldo van de Voorziening vrij te laten vallen en toe te voegen aan een Bestemmingsreserve voor onderhoud. Hierdoor is er met ingang van 2012 geen Voorziening meer aanwezig op de balans.

Overige activa en passiva

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

Resultaatbepaling

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

Omzet

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

Kosten

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

Afschrijvingen

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

Vergelijking met vorig jaar

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

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Toelichting op de balans	<u>31.12.2013</u>	<u>31.12.2012</u>
Omschrijving	Bedrag	Bedrag
	(x € 1.000)	(x € 1.000)
Vaste activa		
<i>Materiële vaste activa</i>		
Gronden en terreinen	841	967
- Aanleg wegen nwbouw	469	549
- Terreininrichting nwbouw	126	144
- Terreinverharding	47	49
- Grondaankoop	154	154
- Verbeteren platenbaan abs	21	23
- Verharding tbv kl.web	24	48
totaal	841	967
Bedrijfsgebouwen	309	418
- Bouw KGA-depot	104	150
- Vernieuwing KGA-depot	88	95
- KCA-depot afvalbrengstation	35	42
- Kantoorgebouw nwbouw	2	41
- Aanleg vloer	7	8
- Sorteeral	0	4
- Vervanging dakbedekking	73	78
totaal	309	418
Machines, apparaten en installaties	157	237
- Oliescheidingsinstallatie	120	149
- Gasonttrekkingssysteem	0	33
- Afzuigstelsel KGA-depot	2	3
- Gasblusinstallatie KGA-depot	30	32
- Infrastructuur	5	20
totaal	157	237
Overig	12	15
- Vorkheftruck afvalbrengstation	12	15
totaal	12	15

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

I

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Omschrijving	Bedrag	Bedrag
	(x € 1.000)	(x € 1.000)

Viottende activa

Uitzettingen

Vorderingen op openbare lichamen	2.886	867
- te verrekenen BTW	0	42
- gemeenten	2.886	825
totaal	2.886	867

Het hoge saldo aan vorderingen op gemeenten wordt veroorzaakt door de afrekeningen nascheiding kunststof over 2012 en het eerste halfjaar 2013 die in de maand december zijn verzonden.

Overige vorderingen	3.183	2.120
- Debiteuren	361	111
- Crediteuren (creditnota's)	21	27
- verrekeningen Attero	23	0
- te verrekenen borgstelling	24	24
- afrekening Attero afvalverwerking 2013	531	445
- SB aandeel kosten hout 2e abs 4ekw2013	19	33
- SB aandeel overslag div.afvalstr. 2eabs 2013	17	13
- Bos verwerking ijzer december 2013	7	0
- nascheiding kunststof 2ehj2013 div.gem.	2.096	1.419
- arcg-component 4e kw.2013	50	19
- Wecycle AEEA 4ekw2013	10	10
- afrekening kca-depot 4ekw2013	13	17
- afrekening ows-installatie 4ekw2013	9	0
- andere gemeenten en overig	2	2
totaal	3.183	2.120

Liquide middelen (kas, bank en giro)	-143	2.352
- Rekening-courant IRC	-143	2.352
Het saldo op het dagafschrift van de IRC-rekening bij de BNG van de gemeente Groningen per 31 december 2013 bedraagt 142.999,17 euro debet		
TOTAAL ACTIVA	7.245	6.976

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Omschrijving	Bedrag (x € 1.000)	Bedrag (x € 1.000)
Vaste passiva		
<i>Eigen vermogen</i>		
Algemene reserve	350	431
Het saldo van deze reserve was op 31-12-2013	431	376
dotatie bestemmingsreserve herstructurering	-267	
toegevoegd exploitatiesaldo 2012	186	55
Saldo 31-12-2012	350	431
Reserve groot onderhoud	269	269
Deze reserve is ontstaan door toevoeging		
vrijval voorziening t.g.v. exploitatie 2011	269	269
Reserve herstructurering ARCG	267	0
Deze reserve is ontstaan door toevoeging		
uit algemene reserve in 2013	267	0
Saldo van rekening	379	186
het exploitatiesaldo 2013 bedraagt €		
379.413,02		
<i>Vaste schuld</i>		
Onderh.leningen van ov.binnenl.sectoren	3.152	3.287
- Geldlening t.b.v. de leemtetwet		
Deze lening is afgesloten op 15 december 1999		
tegen 5,55% rente bij de gemeente Groningen		
met een looptijd van 17 jaar: € 1.815.000	1.815	1.815
af: aflossing t/m lopend boekjaar	-1.363	-1.228
restant lening	452	587
- Geldlening t.b.v. stortplan		
Deze lening is afgesloten op 1 oktober 2009		
tegen 3,49% rente bij de gemeente Groningen		
met een looptijd van 6 jaar: € 2.700.000	2.700	2.700

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Omschrijving	Bedrag (x € 1.000)	Bedrag (x € 1.000)
Vlottende passiva		
<i>Vlottende schuld</i>		
Overige vlottende schulden	2.828	2.803
- te betalen btw	37	0
- Crediteuren	1.053	894
- Debiteuren (creditnota's)	141	39
- verrekeningen Attero	0	40
- te betalen rente leningen	28	28
- accountantskosten	22	22
- afrekening SB correctie tarief kwd	0	113
- afrekening chemocar deeln.gemeentes	0	3
- afrekening abs deeln.gemeentes	22	11
- nascheiding kunststof Attero 2ehj13	1.196	1.419
- nascheiding kunststof vg jaren div.gem.	0	234
- afr.vermeden kst kunststof 3ekw2013 div.gem.	317	0
- overige nog te betalen kosten 2013	12	0
totaal	2.828	2.803
 TOTAAL PASSIVA	 7.245	 6.976

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Woldjerspoor

Omschrijving	Rekening 2012 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000	Rekening 2013 x € 1.000
LASTEN			
Salariskosten	163	190	196
Kapitaallasten	287	231	234
Personeel van derden	62	59	48
Energiekosten	22	50	42
Vuilverwerkingskosten	17.847	18.342	17.145
Kosten leemtewet (lening)	40	33	32
Exploitatierente	26	36	37
Overige goederen en diensten	951	1.041	907
Verrek.nascheiding kunststof	1.419	1.599	4.641
Onvoorzien	20	30	0
Kosten voorgaande jaren	1.380	0	4
Totaal lasten	22.217	21.611	23.286
BATEN			
Opbrengst vuilaanvoer	19.098	19.585	18.323
ARCG-component	85	30	120
Exploitatierente	36	15	26
Vergoed.nascheiding kunststof	1.419	1.599	4.648
Overige goederen en diensten	378	374	389
Diverse baten (onvoorzien)	0	5	21
Baten voorgaande jaren	1.387	0	138
Totaal baten	22.403	21.608	23.665
SALDO	186	-3	379

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Toelichting lasten

Personeelslasten

De totale lasten voor vast personeel en extern ingehuurd zijn 5.000 euro lager dan begroot. Inhuur van uitzendkrachten vindt plaats bij vacatures en/of ziekte.

Verwerkingskosten

Huishoudelijk afval	Tonnages	Gemiddelde kostprijs	Totale kosten (* € 1.000)
Begroot	132.980	119,77	16.927
Werkelijk	126.440	120,02	15.176
Bedrijfsafval			
Begroot	18.580	85,00	1.579
Werkelijk	16.568	71,50	1.184
Vetafval			
Begroot	980	34,31	34
Werkelijk	725	34,29	25
GFT			
Begroot	14.510	55,28	802
Werkelijk	13.735	55,34	760
Totaal			
Begroot	167.050	109,80	18.342
Werkelijk	157.468	108,88	17.145

Huishoudelijk afval: deze kosten zijn lager dan begroot door minder aanvoer.

Een tendens die ook in voorgaande jaren zichtbaar was. In 2011 en 2012 is respectievelijk 135.006 en 130.927 ton aangevoerd.

Bedrijfsafval: de kosten hiervan zijn 395.000 euro lager dan begroot doordat er ruim 2.000 ton minder is aangevoerd en de kostprijs 13,50 lager is dan begroot. Het tarief is begroot op basis van het tarief van 2012 en later is het definitief tarief lager vastgesteld door Attero.

GFT: de kosten zijn 42.000 euro lager dan begroot door 775 ton minder aanvoer.

Exploitatierente

Dit betreft de rente die over 2013 verschuldigd is voor de opgenomen fixlening van 2.7 mln. euro per 1-10-2009 (zie bijlage II Staat van opgenomen langlopende leningen) verminderd met de rente die is opgenomen in de kapitaallasten (zie bijlage I Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven).

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Overige goederen en diensten

Specificatie

Omschrijving	Rekening 2012	Begroting 2013	Rekening 2013	verschil
Afvalinzameling andere gemeenten	335	328	341	13
Onderhoud gebouw/terrein	131	155	91	-64
Huur materieel	6	7	6	-1
Dienstverlening derden	32	47	32	-15
Personeelskosten	17	25	27	2
Rechten en verzekering	20	18	23	5
Zuivering afvalwater	40	40	40	0
Voorlichting en educatie	4	15	0	-15
Externe advisering	23	40	13	-27
Verg.secr./administratiekosten	213	221	208	-13
Accountantskosten	22	22	22	0
Kantoorbenodigdheden	7	15	5	-10
Kosten automatisering	58	58	58	0
Kosten telecommunicatie	10	14	9	-5
Contributies/abonnementen	6	10	6	-4
Afvalanalyses	27	26	26	0
Totaal	951	1.041	907	-134

Het totaal voor de overige goederen en diensten is 134.000 euro lager dan begroot.

De lagere kosten worden grotendeels veroorzaakt door lagere kosten voor onderhoud gebouw/terrein, dienstverlening derden, personeel, voorlichting, externe advisering en kantoorbenodigdheden.

De hogere kosten voor afvalinzameling andere gemeenten worden gecompenseerd door hogere baten.

Het lager aanbod van afval leidt ook tot lagere secretariaatskosten. De vergoeding hiervoor bedraagt 1,32 euro per aangevoerde ton afval.

Verrekening nascheiding kunststoffen

In 2013 zijn er kosten door Attero in rekening gebracht aan de ARCG voor de nascheiding van de kunststoffen in de eerste drie kwartalen. De bedragen van het eerste en tweede kwartaal zijn ook doorberekend aan de diverse gemeenten. Het bedrag voor het vierde kwartaal is nog niet in rekening gebracht door Attero, maar wel als kosten verantwoord en tevens opgenomen op de balans. De verrekening met de gemeenten over het derde en vierde kwartaal zijn verantwoord als baten en ook opgenomen op de balans.

Er is een klein verschil tussen kosten en baten van Verrekening nascheiding kunststoffen. Dit komt door verschil in tarief bij doorberekening van de vermeden verwerkingskosten van het eerste halfjaar 2013. Dit verschil van voorgaande jaren is als opbrengst verantwoord bij Baten voorgaande jaren.

Onvoorzien

Er zijn geen onvoorziene kosten verantwoord in 2013.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Toelichting baten

Opbrengst vuilaanvoer

Huishoudelijk afval	Tonnages	Gemiddelde opbrengst	Totale opbrengst (*€ 1.000)
Begroot	132.980	128,89	17.140
Werkelijk	126.440	129,14	16.328
Bedrijfsafval			
Begroot	18.580	86,60	1.609
Werkelijk	16.568	73,10	1.211
Vetafval			
Begroot	980	34,69	34
Werkelijk	725	34,48	25
GFT			
Begroot	14.510	55,28	802
Werkelijk	13.735	55,28	759
Totaal			
Begroot	167.050	117,24	19.585
Werkelijk	157.468	116,36	18.323

De totale opbrengst is 1.262.000 euro lager dan begroot als gevolg van minder aanvoer. Door de lagere aanvoer is de totale marge op de verwerkingskosten 65.000 euro lager dan begroot.

ARCG-component

De aanvoer bij Stainkoel'n is hoger dan begroot en daardoor ook de inkomsten. De ARCG component is een post die naar verwachting in de komende jaren terug zal lopen. De ARCG ontvangt van de Stainkoel'n 2,54 euro per ton aangevoerd afval.

Exploitatierente

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

Overige goederen en diensten

Specificatie

Omschrijving	Rekening 2012	Begroting 2013	Rekening 2013
Afvalinzameling andere gemeenten	335	328	341
Afvalanalyses	12	11	12
Wegingen	5	8	10
Verrekening huur kantoren	26	27	26
Totaal	378	374	389

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

Baten voorgaande jaren

Deze baten worden voornamelijk veroorzaakt door het ontvangen bedrag van de Belastingdienst ad bijna 106.000 euro voor de terugontvangen naheffing omzetbelasting over voorgaande jaren naar aanleiding van de gerechtelijke uitspraak.

Verder is hier de opbrengst van de verrekening van vermeden verwerkingskosten voor nascheiding kunststof over de jaren 2010 tm 2012 verantwoord van totaal 20.000 euro.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Afvalbrengstation

Omschrijving	Rekening 2012 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000	Rekening 2013 x € 1.000
LASTEN			
Salariskosten	197	224	253
Kapitaallasten	58	39	40
Personeel van derden	97	66	73
Overige goederen en diensten	585	701	501
Totaal lasten	937	1.030	867
BATEN			
Bijdrage bedrijven	82	82	76
Kasontvangsten particulieren	97	103	79
Bijdrage deelnemende gemeentes	703	787	662
Overige inkomsten	55	58	50
Baten voorgaande jaren	0	0	0
Totaal baten	937	1.030	867
SALDO	0	0	0

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Toelichting

Lasten

Personeelslasten

De totale lasten voor vast en van extern ingehuurd personeel zijn 36.000 euro hoger dan begroot. Er zijn extra uitzendkrachten ingehuurd door vacatureruimte en vervanging bij ziekte van vast personeel.

Overige goederen en diensten

Specificatie

Omschrijving	Rekening 2012	Begroting 2013	Rekening 2013	verschil
Verwerken restafval	255	259	272	13
Onderhoud	25	35	15	-20
Huur materieel	13	14	14	0
Huur containers	43	44	29	-15
Transport/ledigen containers	126	120	112	-8
Dienstverlening derden (hout)	39	25	36	11
Verwerken houtafval en puin	-53	-24	-77	-53
Verwerken takken	17	30	0	-30
Afvoer banden	4	5	1	-4
Verwerken bouw/sloopafval	112	140	70	-70
Verwerken tapijt & kunststof	18	30	24	-6
Verwerken kga	54	53	55	2
Verwerken asbest	6	10	5	-5
Verwerken ijzer	-85	-50	-80	-30
Verwerken vetafval	-2	0	-2	-2
Verwerken grond	1	0	9	9
Overige kosten	8	10	18	8
Kosten voorgaande jaren	4	0	0	0
Totaal	585	701	501	-200

Het hout wordt afgevoerd naar Duitsland en hier krijgen we een vergoeding voor in plaats van kosten. De vergoeding voor hout minus de kosten voor puin levert 53.000 euro voordeel op t.o.v. de begroting.

Er zijn geen verwerkingskosten meer voor takken omdat deze niet meer worden afgevoerd naar Stainkoel'n, maar elders worden versnipperd hetgeen geen kosten met zich mee brengt. Dit levert 30.000 euro voordeel op t.o.v. de begroting.

De verwerking van bouw- en sloopafval is opnieuw aanbesteed met een lager verwerkingstarief tot gevolg. Daardoor zijn de kosten hiervoor 70.000 euro lager dan begroot.

De marktprijs voor ijzer is gunstig, waardoor er 30.000 euro meer opbrengst is dan begroot.

De totale kosten voor overige goederen en diensten zijn 200.000 euro lager dan begroot.

De dienstverlening derden betreft de inhuur van een extern bedrijf voor het shredderen van hout voor een betere scheiding van het afval en een betere vulling van de containers voor de afvoer van hout.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Baten

Bijdrage bedrijven

Omschrijving	Rekening 2012	Begroting 2013	Rekening 2013
Bedrijven	82	82	76

Kasontvangsten particulieren

Omschrijving	Rekening 2012	Begroting 2013	Rekening 2013
Haren	56	60	48
Groningen	26	28	18
Ten Boer	3	2	2
Bedum	12	13	11
Totaal	97	103	79

Bijdrage deelnemende gemeenten

Omschrijving	Rekening 2012	Begroting 2013	Rekening 2013
Haren	-2	-2	-2
Groningen	609	683	576
Ten Boer	42	45	40
Bedum	53	60	48
Totaal	703	787	662

Haren	6,81%	6,48%	6,21%
Groningen	79,44%	79,94%	80,13%
Ten Boer	5,64%	5,33%	5,70%
Bedum	8,11%	8,25%	7,96%

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

Deze aantallen waren in	<u>2012</u>	<u>2013</u>
Haren	2.772	2.495
Groningen	32.336	32.197
Ten Boer	2.294	2.289
Bedum	3.302	3.199

Doordat de bezoekersaantallen zijn gedaald ten opzichte van 2012 zijn de kasontvangsten van de particulieren van de deelnemende gemeentes ook lager dan de kasontvangsten in 2012.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Chemocar

Omschrijving	Rekening 2012 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000	Rekening 2013 x € 1.000
LASTEN			
Bediening	12	16	16
Huur/Lease	14	14	14
Brandstof en ov.kosten	5	5	5
Totaal lasten	31	35	35
BATEN			
Bijdrage gemeenten:			
Bedum	4	4	4
Ten Boer	3	4	4
Leek	6	6	6
Haren	5	5	6
Grootegast	4	4	4
Marum	3	4	4
Zuidhorn	7	8	8
Totaal baten	31	35	35
SALDO	0	0	0

Toelichting

Het totaal van de kosten is gelijk aan de begroting. Voor de bediening wordt gebruik gemaakt van inzet van personeel van de Milieudienst. De ARCG huurt een chemocar van de gemeente Groningen. De totale lasten worden verrekend met de deelnemende gemeenten op basis van het aantal gebruikte dagen (zie bijlage VII – gebruik chemocar).

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

KGA-depot

Omschrijving	Rekening 2012 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000	Rekening 2013 x € 1.000
LASTEN			
Salariskosten	111	159	188
Kapitaallasten	66	70	67
Personeel van derden	46	0	12
Overige goederen en diensten	73	112	60
Totaal lasten	296	341	327
BATEN			
Verrekening met gemeente Groningen	296	341	327
Totaal baten	296	341	327
SALDO	0	0	0

Toelichting

Personeelslasten

De totale lasten van vast personeel en personeel van derden zijn hoger dan het totale begrote bedrag hiervoor. Dit komt doordat er een extra personeelslid is aangenomen in de buitendienst en een extra tijdelijke medewerker die beide werkzaamheden doen voor het kga-depot. Verder is in de maanden januari t/m mei nog een uitzendkracht werkzaam geweest bij het kga-depot.

Overige goederen

Deze post bestaat uit de volgende componenten:

- huur materiaal	€ 23.300
- personeelskosten	€ 3.200
- regulier onderhoud	€ 30.400
- overige	€ 2.700

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

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

OVS installatie

Omschrijving	Rekening 2012 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000	Rekening 2013 x € 1.000
LASTEN			
Salariskosten	56	44	59
Kapitaallasten	36	34	34
Onderhoud/diversen	7	18	9
Totaal lasten	99	96	102
BATEN			
Verrekening met gemeente Groningen: bediening/energie	99	96	102
Totaal baten	99	96	102
SALDO	0	0	0

Toelichting

In de begroting is uitgegaan van een lagere inzet van personeel, maar door toename van de tonnages is er meer inzet geweest. Daardoor zijn de salariskosten 15.000 euro hoger dan het begroot bedrag. De kosten voor onderhoud/diversen zijn 9.000 euro lager dan begroot. De kosten van de installatie worden in zijn geheel doorbelast aan de Milieudienst van de gemeente Groningen.

Overige gegevens

Aldus vastgesteld door het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling "Afvalbeheer Regio Centraal Groningen" in zijn vergadering van 3 april 2014.

De voorzitter

De secretaris

J. Seton

Ing. J.M. Kortbeek

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Bijlage I – Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven

omschrijving van de kapitaal-investering	aanschaf-waarde begin dienstjaar	vermeer-dering in dienstjaar	verminde-ning in dienstjaar	aanschaf-waarde einde dienstjaar	percen-tage van afschr. einde dienstjaar	percen-tage van afschr. einde dienstjaar	afschr. in het dienstjaar	Rente in het dienstjaar	boek-waarde begin dienstjaar	boek-waarde einde dienstjaar	kapitaal-lasten (afschr.+ rente)	t.l.v. exploitatie:
Bouw KGA-depot	912	0	0	912	5%	5%	46	5	150	104	51	
Vernieuwing KCA-depot	120	0	0	120	6,67%	6,67%	8	4	96	88	12	
Afzuigstelsysteem KCA-depot	8	0	0	8	20%	20%	1	0	3	2	1	
Gasblusinstallatie KCA-depot	32	0	0	32	6,67%	6,67%	2	1	32	30	3	
sub-totaal	1.072	0	0	1.072			57	10	281	224	67	kga-depot
Afvalbrengstation	308	0	0	308	10%	10%	0	0	0	0	0	
Vorkheftruck afvalbrengstation	33	0	0	33	10%	10%	3	1	15	12	4	
KCA-depot afvalbrengstation	63	0	0	63	10%	10%	7	1	42	35	8	
Verbeteren platenbaan abs	23	0	0	23	10%	10%	2	1	23	21	3	
Stapelaar tbv kl.web	11	0	0	11	10%	10%	0	0	0	0	0	
Overkapping tbv kl.web	111	0	0	111	10%	10%	0	0	0	0	0	
Verharding tbv kl.web	237	0	0	237	10%	10%	189	24	48	24	25	
sub-totaal	786	0	0	786			36	4	128	92	40	afvalbrengstation
Oliescheidingsinstallatie	441	0	0	441	6,67%	6,67%	29	5	149	120	34	
sub-totaal	441	0	0	441			29	5	149	120	34	ows-afscheider
Gasonttrekkingssysteem	664	0	0	664	6,67%	6,67%	32	1	32	0	33	
sub-totaal	664	0	0	664			32	1	32	0	33	Wolderspoor
Kantoorgebouw nwbouw	573	0	0	573	6,67%	6,67%	38	2	41	3	40	
Vervanging dakbedekking	87	0	0	87	6,67%	6,67%	6	3	79	73	9	
Aanleg wegen nwbouw	1.583	0	0	1.583	5%	5%	79	19	548	469	98	
Terreininrichting nwbouw	377	0	0	377	5%	5%	19	5	145	126	24	
Terreinverharding	55	0	0	55	5%	5%	6	2	49	46	5	
Weegbrug nieuwbouw	141	0	0	141	10%	10%	0	0	0	0	0	
Sorteerhal	360	0	0	360	10%	10%	3	0	3	0	3	
Infrastructuur	143	0	0	143	10%	10%	15	1	20	5	16	
Aanleg vloer	14	0	0	14	10%	10%	1	0	8	7	1	
Grondaankoop	154	0	0	154			0	5	154	154	5	
sub-totaal	3.487	0	0	3.487			164	37	1.047	883	201	Wolderspoor
Totalen	6.450	0	0	6.450			4.813	318	1.637	1.319	375	

Bijlage II – Staat van opgenomen langlopende leningen

Nummer	Oorsprong van drag geld- lening of voorschot	Datum en no. besluit algemeen bestuur	van goed- keuring	Jaar van laatste aflossing	Rente per- cen- tage	Restant- bedrag begin dienstjaar	bedrag in dienstjaar op te nemen	Bedrag van de rente aflossing	Restantbedrag geldleningen einde dienstjaar
15-12-1999	1.815	lening leentewet	20-9-1999 nr. 107	2016	5,55%	587		33 135	452
1-10-2009	2.700	geldlening	23-6-2009	2015	3,49%	2.700		94 0	2.700

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Bijlage III – Aanvoergegevens per gemeente

	huisvuil	grofvuil	veegvuil	kwd/ba	marktafv	vetafval	gft	Totaal
Bedum	2.555	46					1.356	3.957
Ten Boer	1.652	0					986	2.639
Leek	2.338	0					1.042	3.380
Groningen	40.937	3.562	2.262	14.564	301	625	6.977	69.228
Haren	3.068	95	70				1.426	4.660
Grootegast	43	551						594
Marum	69	0	9					78
Zuidhorn	4.607	154					1.948	6.709
Afvalbrengstation		1.942						1.942
Derden				46		100		146
SOZOG	45.220	7.091		1.657				53.967
SANOG	9.016	1.152		0				10.168
Totaal	109.505	14.593	2.341	16.267	301	725	13.735	157.468

Opbrengsten vuilaanvoer per gemeente

	tonnage huis/grofv.	à € 140,05 per ton	tonnage kwd/ba	à € 73,10 per ton	tonnage vet	à € 34,48 per ton	tonnage gft	à € 55,28 per ton	Totaal bedrag
Bedum	2.601	364.270	0	0	0	0	1.356	74.960	439.230
Ten Boer	1.652	231.405	0	0	0	0	986	54.506	285.911
Leek	2.338	327.437	0	0	0	0	1.042	57.602	385.039
Groningen	46.761	6.548.878	14.865	1.086.632	625	21.550	6.977	385.689	8.042.748
Haren	3.233	452.782	0	0	0	0	1.426	78.829	531.611
Grootegast	594	83.190	0	0	0	0	0	0	83.190
Marum	78	10.924	0	0	0	0	0	0	10.924
Zuidhorn	4.761	666.778	0	0	0	0	1.948	107.685	774.463
Afvalbrengstation	1.942	271.977		0		0			271.977
Derden *			46	3.363	100	3.448			6.811
sub-totaal	63.960	8.957.640	14.911	1.089.994	725	24.998	13.735	759.271	10.831.903
	tonnage huis/grofv.	à € 117,96 per ton	tonnage kwd	a € 73,10 per ton					
SOZOG	52.311	6.170.606	1.657	121.127					6.291.732
SANOG	10.168	1.199.417	0	0					1.199.417
Totaal	126.439	16.327.663	16.568	1.211.121	725	24.998	13.735	759.271	18.323.052

* hiervoor gelden andere tarieven

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Bijlage IV – kosten vuilaanvoer

Kosten vuilaanvoer	rekening 2012			begroting 2013			rekening 2013		
	tonnage	tarief	bedrag x € 1000	tonnage	tarief	bedrag x € 1000	tonnage	tarief	bedrag x € 1000
Huishoudelijk afval									
Attero: ARCG gemeenten	58.884	120,84	7.116	58.960	122,20	7.205	57.610	122,17	7.038
Sozog/Sanog	56.146	120,84	6.785	56.670	122,20	6.925	54.236	122,17	6.626
Afvalbrengrstation	1.824	102,59	187	1.850	103,59	192	1.943	103,57	201
grofafval ARCG	4.597	102,59	472	5.000	103,59	518	4.408	103,57	457
grofafval S/S	9.476	102,59	972	10.500	103,59	1.088	8.243	103,57	854
* Huishoudelijk afval	130.927		15.531	132.980		15.927	126.440		15.176
Bedrijfsafval									
Attero: ARCG gemeenten	15.560	85,00	1.323	16.140	85,00	1.372	14.865	71,50	1.063
Sozog/Sanog	2.018	85,00	172	2.410	85,00	205	1.657	71,50	118
Derden	2	85,00	0	30	85,00	3	46	71,50	3
* Bedrijfsafval	17.581		1.494	18.580		1.579	16.568		1.184
Vetafval									
Attero: ARCG gemeenten	780	33,67	26	860	34,31	30	625	34,29	21
Derden	133	33,67	4	120	34,31	4	100	34,29	3
* Vetafval	912		31	980		34	725		25
GFT-afval									
Attero vergoeding	14.517	39,26	570	14.510	39,83	578	13.735	39,83	547
Attero oversl./transprt	14.517	15,23	221	14.510	15,45	224	13.735	15,51	213
* GFT-afval	14.517	54,49	791	14.510	55,28	802	13.735	55,34	760
	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag
TOAAL VUILAFVOER	163.937		17.847	167.050		18.342	157.468		17.145

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Bijlage V – opbrengsten vuilaanvoer

Opbrengsten vuilaanvoer	rekening 2012			begroting 2013			rekening 2013		
	tonnage	tarief	bedrag x € 1000	tonnage	tarief	bedrag x € 1000	tonnage	tarief	bedrag x € 1000
Huishoudelijk afval									
ARCG gemeenten	63.481	139,67	8.866	63.960	140,05	8.958	62.018	140,05	8.686
Sozog/Sanog	65.622	116,30	7.632	67.170	117,96	7.923	62.479	117,96	7.370
Afvalbrengstation	1.824	139,67	255	1.850	140,05	259	1.943	140,05	272
* Totaal HHA	130.927		16.753	132.980		17.140	126.440		16.328
Bedrijfsafval									
ARCG gemeenten	15.560	86,60	1.347	16.140	86,60	1.398	14.865	73,10	1.087
Sozog/Sanog	2.018	86,60	175	2.410	86,60	209	1.657	73,10	121
Derden	2	86,60	0	30	86,60	3	46	73,10	3
* Totaal BA	17.581		1.522	18.580		1.609	16.568		1.211
Vetafval									
ARCG gemeenten	780	33,84	26	860	34,48	30	625	34,48	22
Derden	133	35,50	5	120	35,50	4	100	35,50	4
* Totaal Vet	912		31	980		34	725		25
GFT-afval									
ARCG gemeenten	14.517	54,49	791	14.510	55,28	802	13.735	55,28	759
* Totaal GFT	14.517		791	14.510		802	13.735		759
	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag
TOTAAL VUILAANVOER	163.937		19.098	167.050		19.585	157.468		18.323

Bijlage VI – salariskosten

	jaarrekening 2012					begroting 2013					jaarrekening 2013				
	Wolde- spoor	afvalbr. station	KGA depot	OWS- afsch.	Totaal	Wolde- spoor	afvalbr. station	KGA depot	OWS- afsch.	Totaal	Wolde- spoor	afvalbr. station	KGA depot	OWS- afsch.	Totaal
overhead	39	9	48	0	96										
binnendienst	103	87	52	0	242	39	10	49	0	97	41	10	51	0	102
buitendienst	21	101	11	56	189	127	103	95	0	325	128	102	93	0	323
						24	111	15	44	194	27	141	44	59	271
totaal	163	197	111	56	527	190	224	159	44	617	196	253	188	59	696

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Bijlage VII – gebruik chemocar

Bedum	9	dagen	à €	460,00	= €	4.140
Ten Boer	8	dagen	à €	460,00	= €	3.680
Leek	12	dagen	à €	460,00	= €	5.520
Haren	12	dagen	à €	460,00	= €	5.520
Grootegast	9	dagen	à €	460,00	= €	4.140
Marum	8	dagen	à €	460,00	= €	3.680
Zuidhorn	18	dagen	à €	460,00	= €	8.280
totaal	76	dagen	à €	460,00	= €	34.960

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Bijlage VIII

VEREVENINGSHEFFING (conform besluit 31 januari 1991)

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

Bijdrage in het vereveningsfonds:

Groningen	6.069
Haren	721
Bedum	21
Ten Boer	60
Totaal	<u>6.872</u>

Bijdrage uit het vereveningsfonds:

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

BIJLAGE³⁹

ARCG

Begroting 2015

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

1. Inleiding

Voor u ligt de begroting van de ARCG voor het jaar 2015.

De begroting geeft inzicht in de activiteiten van de ARCG op de locatie Woldjerspoor en de financiële vertaling daarvan. Het kan worden gezien als een programmabegroting conform de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV).

De begroting bevat de volgende onderdelen:

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op onze doelen en activiteiten voor 2015. De financiële paragraaf laat het totaal van de baten en lasten zien, evenals het financiële resultaat.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de volgende verplichte paragrafen conform de voorschriften van het BBV:

- weerstandsvermogen;
- onderhoud kapitaalgoederen;
- financiering;
- bedrijfsvoering;
- verbonden partijen.

Voor de ARCG zijn de paragrafen 'lokale heffingen' en 'grondbeleid' niet van toepassing.

In verband met een wijziging in de Wet financiering decentrale overheden is in deze begroting ook een paragraaf 'financiering' opgenomen. Bij uitzetten van eigen vermogen of aantrekken van vreemd vermogen wordt de Gemeente Groningen ingeschakeld.

In hoofdstuk 4 wordt inzicht gegeven in de totale exploitatie van de ARCG en in de exploitatie van de verschillende onderdelen.

Het tarief voor huishoudelijk afval is voor de deelnemende gemeenten gelijk aan het tarief van 2014, n.l. 141,80 euro per ton. Het GFT- tarief stijgt met 1,0125% van 56,34 naar 57,04 euro per ton.

De begroting sluit met een saldo van 0 euro.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

2. Programma afvalverwijdering

2.1 Wat willen we bereiken?

De ARCG is een gemeenschappelijke regeling (GR) van acht Groninger gemeenten. De deelnemende gemeenten zijn Bedum, Grootegast, Haren, Leek, Marum, Ten Boer, Zuidhorn en Groningen. Het gezamenlijk doel is om de inzameling en verwerking van afvalstromen waar mogelijk gemeenschappelijk te organiseren. Afvalstromen zijn alle stromen van stoffen waarvan de houder zich, met het oog op verwijdering daarvan, ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen. Voor ons zijn zowel de inzameling als verwerking van afval belangrijke (nuts)functies. Daarom willen we sturing en invloed uitoefenen op deze functies. Het aangaan van strategische allianties, samenwerkingsovereenkomsten en/of PPS constructies kunnen daarbij uitkomst bieden.

Bij de uitvoering van onze werkzaamheden stellen we milieuzorg en duurzaamheid voorop. Onze prioriteit in gewenste verwijderingsmethode wordt verwoord door de ladder van Lansink. De focus ligt op het terugwinnen van grondstoffen. Dit kan tot gevolg hebben dat we voor een bepaald verwijderingssysteem of -techniek kiezen die (vooralsnog) verbonden is met hogere directe kosten maar beter past in onze visie. Op deze wijze geven we invulling aan de gewenste voorbeeldfunctie en realiseren we onze milieudoelstellingen.

Bij de uitvoering van onze werkzaamheden staan milieuzorg en duurzaamheid voorop. De naleving van milieuvergunningen en wettelijke regels zien wij als minimum standaard. Wij spannen ons in om onze prestaties continue te verbeteren en emissies te reduceren. Daarom is er een milieu- en kwaliteitszorgsysteem geïmplementeerd en onderhouden op basis van de ISO 14001 norm.

2.2 Wat gaan we in 2015 doen?

Afvalverwerking

De totale hoeveelheden afval voor 2015 worden geraamd op ca. 157.183 ton. Deze raming is gebaseerd op het meerjarenbeeld van de afvalhoeveelheden van de afgelopen 6 jaar. Hierin valt op dat 2013 behoorlijk afwijkt ten opzichte van de andere jaren. Ten gevolge van een lang en te koud voorjaar is er in 2013 veel minder afval gebracht. Doordat de crisis in 2013 hard voelbaar was is herstel in de loop van het jaar uitgebleven.

We zien in de eerste 4 maanden van 2014 een herstel; er komt meer afval dan begroot.

Voor 2015 menen wij nu een goede prognose te hebben gemaakt voor de te verwachten hoeveelheden afval.

De mate van herstel van de economie in 2015 blijft echter een onzekere factor in de voorspelling.

Het grofvuil dat burgers en kleine bedrijven naar het afvalbrengstation brengen wordt gescheiden in 21 deelstromen waardoor optimaal hergebruik wordt toegepast.

Kunststofverwerking

De afgelopen jaren wordt er steeds meer kunststof nagescheiden in de scheidingsfabriek van Attero Groningen. Attero heeft de benodigde techniek zodanig ingeregeld dat er ondertussen meer dan 22 kg per inwoner wordt nagescheiden. Verwacht wordt dat het volume in 2015 nog stijgt. Hiermee kunnen we voldoen aan het doel om afval zo hoogwaardig mogelijk her te gebruiken.

Eindafdek Woldjerspoor

Een paar jaar geleden is de laatste hand gelegd aan de eindafdek van het stort Woldjerspoor. Inhoudelijk, technisch en financieel is het project afgerond binnen de daarvoor geprognosticeerde ramingen en reserveringen. Wij gaan ervan uit dat het traject van formele overdracht aan de provincie Groningen in 2014 is afgerond en dat wij in 2015 geen rol meer hebben t.o.v. het stort Woldjerspoor. Daartoe hebben we de provincie Groningen formeel verzocht om te starten met het traject van overdracht.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Drankenkartons

In 2013 hebben wij samen met Attero Groningen deelgenomen aan een landelijk pilot na de inzameling en hergebruik van drankenkartons. Een van de doelen van de pilot was om inzicht te krijgen in het rendement van verschillende inzamelingsystemen. Uit de pilot blijkt dat nascheiding een effectieve wijze is om drankenkartons in te zamelen. Verwacht wordt dat het kabinet in de loop van 2014 een beslissing neemt over de verplichte gescheiden inzameling van drankenkartons. Een dergelijke beslissing heeft gevolgen voor de ARCG. Wij zullen namelijk moeten onderzoeken welke consequenties dit heeft voor de huidige wijze waarop de stroom drankenkartons wordt verwerkt en de consequenties voor het verwerkingscontract die we hebben met Attero. Dat vraagt onze aandacht in 2015. Er is geen rekening gehouden met een eventuele beslissing om drankenkartons gescheiden in te zamelen bij de geprognosticeerde volumes afval in 2015.

Relatie tot Attero

Sinds halverwege 2014 is Attero in handen van een nieuwe eigenaar, Waterland. Dit heeft geen gevolgen voor het langlopend contract voor de verwerking van het huishoudelijk afval.

Veranderende relatie tot SOZOG en SANOG

De contracten tussen SOZOG, SANOG en de ARCG over de verwerking van huishoudelijk afval eindigen op 1 juli 2016. Op basis van de destijds bekende informatie hebben wij in 2014 een risicoanalyse gemaakt waarin we inzicht kregen in onze financiële situatie na beëindiging van het contract. Wij zullen in 2015 aandacht besteden aan hoe we de risico's borgen en welke stappen nog moeten worden gezet om de contractuele relatie tot SOZOG en SANOG goed af te hechten.

2.3 Wat gaat het kosten?

Meerjarenbegroting 2013 - 2018

Afvalbeheer	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Totaal lasten	24.617	21.731	25.426	20.184	14.906	14.896
Totaal baten	24.996	21.731	25.426	20.184	15.007	14.896
Saldo	379	0	0	0	101	0

Voor de verwerking van ARCG afval bij Attero Groningen is rekening gehouden met een tariefstijging conform de contractuele afspraken met Attero. In de meerjarenbegroting is gerekend met percentages variërend van 0% tot 2% voor de verschillende kostensoorten en opbrengsten. Er is ook rekening gehouden met de wens van het algemeen bestuur van de ARCG om een saldo te hebben van 0 euro. Dat betekent dat het overal tarief gelijk blijft.

Vanaf 1 juli 2016 vervalt het contract met SOZOG en SANOG voor de verwerking van hun huishoudelijk afval. Bij het afsluiten van dit contract in 2002 bood ARCG een zeer gunstig tarief aan SOZOG en SANOG. Door het eindigen van het contract per 1 juli 2016 vervalt deze situatie. Dat leidt in 2017 bij gelijkblijvend tarief tot een positief exploitatieresultaat voor ARCG 101.000 euro. Dit positief exploitatieresultaat kan eventueel worden ingezet voor een verlaging van het ARCG tarief.

Momenteel wordt op landelijk niveau gesproken over de mogelijke invoering van een belasting op te verbranden restafval. Een dergelijke belasting zal consequenties hebben voor onze meerjarenbegroting. De gesprekken zijn echter nog in een beginstadium waardoor het nu niet mogelijk is om rekening te houden met eventuele gevolgen voor de meerjarenbegroting.

Tarieven voor 2015

Huishoudelijk (grijs) afval

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Het tarief voor huishoudelijk afval voor de ARCG gemeenten is 141,80 euro per ton. Dit is hetzelfde tarief als in 2014.

Bedrijfsafval

Voor bedrijfsafval gaan wij in deze begroting uit van 73,10 euro per ton als opbrengst en 71,50 euro als kosten per ton volgens het contract met Attero. Het verschil is de marge die de ARCG per ton ontvangt als handlingskosten. Deze marge is voor het ARCG beperkt ten gevolge van een stevige concurrentie in de markt voor bedrijfsafval.

GFT

Voor GFT begroten wij een tarief van 57,04 euro per ton (inclusief transport 16,12 euro per ton); hierbij is rekening gehouden met het verwerkingstarief conform het contract met Attero. In 2014 was het tarief totaal 56,34 euro, de stijging is daarmee 1,0125 procent.

Tarievenoverzicht

	2012	2013	2014	2015
Huishoudelijk afval	139,67	140,05	141,80	141,80
Bedrijfsafval	86,60	86,60	73,10	73,10
GFT	54,49	55,28	56,34	57,04

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

3. Paragrafen

3.1 Weerstandsvermogen

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

Weerstandscapaciteit

De weerstandscapaciteit bestaat uit middelen waarover de organisatie beschikt om niet begrote kosten die onverwacht en substantieel zijn te dekken. Reserves maken deel uit van de beschikbare weerstandscapaciteit. De algemene reserve is vrij aanwendbaar. Aan de bestemmingsreserves heeft het bestuur een bepaalde bestemming meegegeven. De middelen die bij de ARCG tot de weerstandscapaciteit worden gerekend zijn daarom het totaal van de algemene reserve en de bestemmingsreserves.

Algemene Reserve	x € 1.000
Saldo algemene reserve 31 december 2013 na resultaatbepaling	350
Bestemmingsreserves	
Reserve Groot Onderhoud	269
Reserve Herstructurering ARCG	646
Saldo Bestemmingsreserves 31 december 2013 na resultaatbepaling	915
Totale weerstandscapaciteit per 31 december 2013	1265

Na resultaatbestemming is in 2010 het gewenste maximum van 350.000 euro bereikt voor de Algemene Reserve. Door het bestuur is besloten het surplus van de Algemene Reserve uit 2011 van 81.000 euro en de positieve resultaten van 2012 en 2013 van resp. 186.000 euro en 379.000 euro toe te voegen aan de Bestemmingsreserve Herstructurering ARCG.

Risico's

Twee van de drie contracten verbonden aan de verwerking van afval door Attero Groningen lopen per 1 juli 2016 af. Het betreft de contracten van SOZOG en SANOG. Dat betekent dat vanaf 1 juli 2016 het risico bestaat dat 50% minder afval wordt verwerkt door Attero Groningen. Deze ontwikkeling heeft consequenties voor de exploitatie van de verwerkingsfabriek van Attero Groningen. Het heeft ook consequenties voor de exploitatie van de voorzieningen van de ARCG. Het risico ontstaat dat de door de ARCG gepleegde investeringen in de jaren na 2016 niet terugverdiend kunnen worden. Er bestaat ook een mogelijkheid dat er frictiekosten ontstaan door de veranderende situatie, als ook negatieve exploitatieresultaten. Daarom is besloten tot de instelling van een bestemmingsreserve herstructurering ARCG om op deze risico's te anticiperen. Op basis van een accountantsadvies is besloten dat de bestemmingsreserve op een niveau van € 800.000 zou moeten worden gebracht.

Niveau weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen legt een verband tussen de gesignaleerde risico's en de aanwezige capaciteit om deze risico's op te vangen. We kunnen zeggen dat er voor het jaar 2015 geen grote financiële risico's aanwezig zijn.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

In 2009 bracht de accountant het laatste advies uit over de totaal benodigde weerstandscapaciteit. Dat resulteerde in een algemene reserve van maximaal 350.000 euro. Wij vinden het verstandig om nu na vijf jaar opnieuw te kijken naar de totaal benodigde weerstandscapaciteit. Dat proces zal in gang worden gezet.

3.2 Onderhoud kapitaalgoederen

In 2011 is een nieuw meerjarenoverzicht opgesteld voor onderhoud en vervanging van gebouw, terrein en technische installaties naar aanleiding van de bevindingen van een extern bureau. Op basis hiervan zijn de begrote onderhoudskosten geactualiseerd en verhoogd tot 155.00 euro per jaar. Het onderhoud aan gebouwen en terrein wordt binnen het bestaand budget volgens het onderhoudsplan uitgevoerd.

3.3 Financiering

Liquiditeit

De algemene reserve is in het verleden door de kosten van de BOM en de eindafdek aanzienlijk geslonken en hiermee ook het eigen vermogen en de liquiditeit van de ARCG. Een groot deel van de middelen zit in de vaste activa en wordt pas in de loop der jaren liquide. Om dit op te vangen is er een lening van 2,7 miljoen euro afgesloten in overleg met Treasury van de gemeente Groningen. In de vergadering van 23 juni 2009 is het bestuur hiermee akkoord gegaan. De rentekosten zijn in de begroting opgenomen. Inmiddels is de boekwaarde van de vaste activa eind 2014 gedaald tot 1,08 miljoen euro.

Omdat er onvoldoende liquide middelen beschikbaar zijn om de lening af te lossen, zal gedeeltelijke herfinanciering nodig zijn. Treasury van de gemeente Groningen adviseert om het tekort aan liquide middelen aan te vullen met korte financiering. Hiermee kan flexibel worden ingespeeld op de toekomstige financieringsbehoefte.

Bij de exploitatierente is hiermee rekening gehouden.

Wet fido

De Wet fido schrijft voor dat als een openbaar lichaam voor het derde achtereenvolgende kwartaal de kasgeldlimiet overschrijdt de toezichthouder daarvan op de hoogte wordt gesteld. Dan moeten een kwartaalrapportage en een plan om binnen de kasgeldlimiet te blijven ter goedkeuring worden voorgelegd aan de provincie. De Wet fido bepaalt ook hoe de renterisiconorm wordt bepaald. Leningen waarvoor in dat jaar het rentepercentage wordt herzien mogen niet meer bedragen dan 20% van het begrotingstotaal. Dit heeft geen consequenties voor de ARCG.

3.4 Bedrijfsvoering

De hoeveelheid te verwerken huishoudelijk afval in de scheidings- en vergistingsfabriek van Attero is voor 2015 begroot op 125962 ton. Ten opzichte van de begroting 2014 is dit een stijging van ruim 6000 ton. De oorzaak van deze stijging is aanpassing van de prognose van de te verwachten hoeveelheden afval aan de hand van het meerjarenbeeld van de afvalhoeveelheden van de afgelopen 6 jaar.

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

Voor P&O geldt dat wij blijven inzetten op terugdringen van het ziekteverzuim. Vroegtijdige inschakeling van IZA/BZP, het voeren van verzuimgesprekken en het hanteren van het zogenaamde 'klussenbord' (tijdelijk ander werk, indien sprake is van medische beperkingen) werpen zijn vruchten af.

Het inzetbaar houden van de medewerkers en het bevorderen van mobiliteit is een belangrijk uitgangspunt. In dit kader wordt veel aandacht besteed aan vorming en opleiding van de medewerkers.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

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

Met ingang van 2004 toetst de accountant het handelen van de G.R. op het gebied van rechtmatigheid. Sindsdien hebben we elk jaar een goedkeurende verklaring voor de rechtmatigheid gekregen. In het kader van financiële control worden financiële kwartaaloverzichten gemaakt om daarmee de vinger goed aan de pols te houden.

Voortdurend kijken wij naar efficiënte en economisch meest gunstige inkoop van afvalverwerking. Dat doen we tijdens aanbestedingen, bijvoorbeeld voor de verwerking van oud papier.

3.5 Verbonden partijen

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

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

4. Producten

4.1 Exploitatieoverzicht totaal

	Rekening 2013			Begroting 2014			Begroting 2015		
	baten	lasten	saldo	baten	lasten	saldo	baten	lasten	saldo
	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000
WOLDJERSPOOR	23.665	23.286	379	20.296	20.296	0	24.115	24.115	0
AFVALBRENGSTATION	867	867	0	986	986	0	827	827	0
CHEMOCAR	35	35	0	35	35	0	35	35	0
KGA-DEPOT	327	327	0	312	312	0	335	335	0
OWS-AFSCHIEDER	102	102	0	102	102	0	114	114	0
TOTAAL ARCG	24.996	24.617	379	21.731	21.731	0	25.426	25.426	0

Financiering:

Woldjerspoor:	Dit bedrijfsonderdeel wordt gefinancierd door de 8 deelnemende ARCG-gemeenten.
Afvalbrengstation:	De kosten van het afvalbrengstation worden verrekend met Groningen, Haren, Ten Boer en Bedum o.b.v. werkelijk gebruik.
Chemocar:	De kosten voor de chemocar worden verrekend met 7 deelnemende gemeenten op basis van aantal gebruikte dagen.
KGA-depot:	Deze kosten worden in eerste instantie verrekend met de gemeente Groningen. Vervolgens wordt 50% van deze lasten door de gemeente Groningen toegerekend aan alle deelnemende gemeenten op basis van inwonertal. (Hiernaast worden ook de verwerkingskosten van het KGA doorbelast door gemeente Groningen).
OWS-afscheider:	Deze kosten komen geheel ten laste van de gemeente Groningen.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

4.2 Exploitatieoverzicht Woldjerspoor

Omschrijving	Rekening 2013 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000	Begroting 2014 x € 1.000	Begroting 2015 x € 1.000
LASTEN				
Salariskosten	196	190	204	200
Kapitaallasten	234	231	146	135
Personeel van derden	48	59	39	39
Energiekosten	42	50	50	52
Vuilverwerkingskosten:	17.145	18.342	16.323	17.497
Kosten leentewet (lening)	32	33	25	17
Overige goederen en diensten	907	1.041	983	993
Verrek.nascheiding kunststof	4.641	1.599	2.460	5.126
Exploitatierente	37	36	46	36
Onvoorzien	0	30	20	20
Kosten voorgaande jaren	4	0	0	0
Totaal lasten	23.286	21.611	20.296	24.115
BATEN				
Opbrengst vuilaanvoer	18.323	19.585	17.407	18.546
ARCG-component	120	30	30	30
Exploitatierente	26	15	15	15
Vergoed.nascheiding kunststof	4.648	1.599	2460	5132
Overige goederen en diensten	389	374	379	387
Diverse baten (onvoorzien)	21	5	5	5
Baten voorgaande jaren	138	0	0	0
Totaal baten	23.665	21.608	20.296	24.115
SALDO	379	-3	0	0

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Toelichting Woldjerspoor

Lasten

Salarissen

De totale salariskosten voor alle onderdelen van de ARCG zijn verhoogd met de gemeentelijke index van 1,85 %. In 2013 zijn de bestaande vacatures ingevuld met vast personeel.

Kapitaallasten

De kapitaallasten bestaan uit afschrijving en toegerekende rente op basis van de te betalen rente voor de afgesloten lening tegen 3,49%. De kapitaallasten in 2015 nemen af in verband met verminderde afschrijving en toegerekende rente voor activa die in 2014 geheel of gedeeltelijk al zijn afgeschreven.

Personeel van derden

Begroting lager dan voorgaande jaren door invullen vacatureruimte met vast personeel in 2013 en vervallen personeel Vagron voor acceptatie afval.

Energiekosten

De energiekosten zijn iets hoger dan de begrote kosten in 2013 en 2014 op grond van jaarcijfers in 2011 en 2013. In 2012 waren de werkelijke energiekosten lager door een verkeerde meterstand.

Vuilverwerkingskosten

De werkelijke aanvoer in 2013 was lager dan de jaren daarvoor. In deze begroting is rekening gehouden met een iets lagere aanvoer als in 2013 en een hogere aanvoer als begroot in 2014. Door de hogere aanvoer zijn de kosten ten opzichte van de begroting 2014 hoger.

Kosten leemtewet

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

Overige goederen en diensten

Specificatie

Omschrijving	Rekening 2013	Begroting 2013	Begroting 2014	Begroting 2015
Afvalinzameling gemeenten	341	328	335	341
Onderhoud gebouw/terrein	91	155	155	155
Huur materieel	6	7	7	7
Dienstverlening derden	32	47	37	34
Personeelskosten	27	25	20	25
Rechten en verzekering	23	18	20	23
Zuiveringskosten afvalwater	40	40	40	25
Voorlichting en educatie	0	15	5	5
Externe advisering	13	40	25	25
Verg.secr./administratiekosten	208	221	198	217
Accountantskosten	22	22	22	20
Kantoorbenodigdheden	5	15	11	10
Kosten automatisering	58	58	58	58
Kosten telecommunicatie	9	14	14	12
Contributies/abonnementen	6	10	10	10
Afvalanalyses	26	26	26	26
Totaal	907	1.041	983	993

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Exploitatierente

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

Onvoorzien

Hiervoor is een bedrag opgenomen van 20.000 euro voor mogelijke kosten die nu nog niet zijn te voorzien.

Baten

Opbrengst vuilaanvoer

De opbrengsten begroten we hoger dan in 2014 als gevolg van een hogere aanvoer.

ARCG-component

Het is lastig om te anticiperen op de verwachte aanvoer van afval bij Stainkoeln II. In de afgelopen jaren is uitgegaan van een terugloop in de aanvoer. Er is immers een scherpe concurrentie op de stortmarkt en nog maar weinig afval mag worden gestort. Bovendien is in 2014 weer een stortbelasting ingevoerd dat consequenties kan hebben op het volume te storten afval. Ieder jaar blijkt echter dat de terugloop in volume aangeboden afval minder is dan werd verwacht.

Overige goederen en diensten

Specificatie

Omschrijving	Rekening 2013	Begroting 2013	Begroting 2014	Begroting 2015
Afvalinzameling gemeenten	341	328	335	341
Afvalanalyses	12	11	11	12
Wegingen	10	8	6	6
Verrekening huur kantoren	26	27	27	28
Totaal	389	374	379	387

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

4.3 Exploitatieoverzicht Afvalbrengrstation

Omschrijving	Rekening 2013 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000	Begroting 2014 x € 1.000	Begroting 2015 x € 1.000
LASTEN				
Salariskosten	253	224	234	255
Kapitaallasten	40	39	41	15
Personeel van derden	73	66	70	59
Overige goederen en diensten	501	701	641	499
Totaal lasten	867	1.030	986	829
BATEN				
Bijdrage bedrijven	76	82	82	76
Kasontvangsten particulieren	79	103	97	79
Bijdrage deelnemende gemeentes	662	787	752	619
Overige inkomsten	50	58	55	55
Totaal baten	867	1.030	986	829
SALDO	0	0	0	0

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Toelichting afvalbrengstation

Lasten

Salarissen

De totale kosten voor vast personeel en inhuur van derden zijn geïndexeerd. De inzet is iets gestegen ten opzichte van de begroting 2014.

Kapitaallasten

Deze bestaan uit de afschrijving en de toegerekende rente.

Overige goederen en diensten

Specificatie

Omschrijving	Rekening 2013	Begroting 2013	Begroting 2014	Begroting 2015
Verwerkingskosten restafval	272	259	218	221
Onderhoud	15	35	35	35
Huur materieel	14	14	14	14
Huur containers	29	44	44	26
Transport/ledigen containers	112	120	130	120
Dienstverlening derden (hout)	36	25	35	35
Verwerken takken	0	30	0	0
Verwerken houtafval en puin	-77	-24	-35	-70
Verwerking tapijt & kunststof	24	30	30	30
Afvoer banden	1	5	5	5
Verwerken bouw/sloopafval	70	140	140	80
Verwerken klein gevaarlijk afval (kga)	55	53	55	55
Verwerken ijzer	-80	-50	-50	-80
Verwerken asbest	5	10	10	10
Verwerken vetafval	-2	0	0	-2
Verwerken grond	9	0	0	10
Overige kosten	18	10	10	10
Totaal	501	701	641	499

Conform begroting 2014 is rekening gehouden met een opbrengst voor ijzer en verwerken van houtafval en puin. De hiermee samenhangende kosten voor containers zijn ook bijgesteld. Tegenwoordig doet de gemeente Groningen zelf het transport en levert de containers. De prijzen bij de eindverwerkers (bouw- en sloopafval, houtafval en puin) zijn hierdoor lager.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Baten

Bijdrage bedrijven

Omschrijving	Rekening 2013	Begroting 2013	Begroting 2014	Begroting 2015
Bedrijven	76	82	82	76

Kasontvangsten particulieren

Omschrijving	Rekening 2013	Begroting 2013	Begroting 2014	Begroting 2015
Haren	48	60	56	48
Groningen	18	28	26	18
Ten Boer	2	2	3	2
Bedum	11	13	12	11
Totaal	79	103	97	79

Bijdrage deelnemende gemeenten

Omschrijving	Rekening 2013	Begroting 2013	Begroting 2014	Begroting 2015
Haren	-2	-2	2	-5
Groningen	576	684	648	541
Ten Boer	40	45	45	38
Bedum	48	60	57	45
Totaal	662	787	752	619

Haren	6,21%	6,48%	6,81%	6,21%
Groningen	80,13%	79,94%	79,44%	80,13%
Ten Boer	5,70%	5,33%	5,64%	5,70%
Bedum	7,96%	8,25%	8,11%	7,96%

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

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

4.4 Exploitatieoverzicht Chemocar

Omschrijving	Rekening 2013 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000	Begroting 2014 x € 1.000	Begroting 2015 x € 1.000
LASTEN				
Bediening	16	16	16	16
Huur/Lease	14	14	14	14
Brandstof en ov.materiaal	5	5	5	5
Totaal lasten	35	35	35	35
BATEN				
Bijdrage gemeenten:				
Bedum	4	4	4	4
Ten Boer	4	4	4	4
Leek	6	6	6	6
Haren	6	5	5	6
Grootegast	4	4	4	4
Marum	4	4	4	4
Zuidhorn	8	8	8	8
Totaal baten	35	35	35	35
SALDO	0	0	0	0

Toelichting

De kosten zijn gelijk aan de werkelijke kosten in 2013 en de begrote kosten in 2013 en 2014.

Bediening

Dit zijn de kosten voor inzet van personeel van de gemeente Groningen.

Huur

De ARCG huurt een chemocar van de gemeente Groningen.

Baten

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

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

4.5 Exploitatieoverzicht KGA-depot

Omschrijving	Rekening 2013 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000	Begroting 2014 x € 1.000	Begroting 2015 x € 1.000
LASTEN				
Salariskosten	188	159	153	184
Kapitaallasten	67	70	69	62
Personeel van derden	12	0	0	0
Overige goederen en diensten	60	112	90	90
Totaal lasten	327	341	312	335
BATEN				
Verrekening met gemeente Groningen	327	341	312	335
Totaal baten	327	341	312	335
SALDO	0	0	0	0

Toelichting

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

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

4.6 Exploitatieoverzicht Olie/water/slib-installatie

Omschrijving	Rekening 2013 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000	Begroting 2014 x € 1.000	Begroting 2015 x € 1.000
LASTEN				
Salariskosten	59	44	49	61
Kapitaallasten	34	34	33	32
Onderhoud/diversen	9	18	20	20
Totaal lasten	102	96	102	114
BATEN				
Verrekening met gemeente Groningen: bediening/energie	102	96	102	114
Totaal baten	102	96	102	114
SALDO	0	0	0	0

De kosten van deze installatie zijn geheel voor rekening van de gemeente Groningen.

5. Bijlagen

Bijlage I – Staat van kapitaaluitgaven

omschrijving van de kapitaal- investering	vorig dienstjaar				lopend dienstjaar				percen- tage van afschr.	totaal afgeschr. begin dienstjaar	afschr. het dienstjaar	rente in het dienstjaar	boek- waarde begin dienstjaar	boek- waarde einde dienstjaar	kapitaal- lasten (=afschr. + rente)
	aanschat- waarde begin dienstjaar	vermeer- dering in dienstjaar	verminder- ing in dienstjaar	aanschat- waarde einde dienstjaar	aanschat- waarde begin dienstjaar	vermeer- dering in dienstjaar	verminder- ing in dienstjaar	aanschat- waarde einde dienstjaar							
Bouw KGA-depot	912			912	912			912	5%	854	46	2	58	13	48
Vernieuwing KGA-depot	120			120	120			120	6,67%	41	8	3	79	71	11
Alzulsysteem KGA- depot	8			8	8			8	20%	8	0	0	0	0	0
Gasbusinstallaties	32			32	32			32	6,67%	4	2	1	28	26	3
sub-totaal	1.073	0	0	1.073	0	0	0	1.073		907	56	6	166	110	62
Afvalbrengstation	308			308	308			308	10%	308	0	0	0	0	0
KCA-depot afvalbrengstation	63			63	63			63	10%	34	6	1	29	23	7
Vorkheftruck	33			33	33			33	10%	25	3	0	8	5	4
Stapelaar	11			11	11			11	10%	11	0	0	0	0	0
Overkapping	111			111	111			111	10%	111	0	0	0	0	0
Verharding	237			237	237			237	10%	237	1	0	1	0	1
Verbeteren platenbaan abs	24			24	24			24	10%	5	2	1	19	16	3
sub-totaal	787	0	0	787	0	0	0	809		730	13	2	57	44	15
Oliescheidingsinstallatie	441			441	441			441	6,67%	350	29	3	90	61	32
sub-totaal	441	0	0	441	0	0	0	441		350	29	3	90	61	32
Gasonttrekkingsysteem	664			664	664			664	6,67%	664	0	0	0	0	0
sub-totaal	664	0	0	664	0	0	0	664		664	0	0	0	0	0
Kantoorgebouw nwbouw	573			573	573			573	6,67%	573	0	0	0	0	0
Kantoorgeb. dakbedekking	87			87	87			87	6,67%	20	6	2	67	61	8
Aanleg wegen nwbouw	1.583			1.583	1.583			1.583	5%	1.193	79	14	390	311	93
Terreininrichting nwbouw	377			377	377			377	5%	270	19	4	107	88	23
Terreinverharding	55			55	55			55	5%	11	3	2	44	41	4
Weegbrug nieuwbouw	141			141	141			141	10%	141	0	0	0	0	0
Sorteerhal	360			360	360			360	10%	360	0	0	0	0	0
Infrastructuur	143			143	143			143	10%	143	0	0	0	0	0
Aanleg vloer	14			14	14			14	10%	8	1	0	5	4	2
Grondaankoop	154			154	154			154		0	0	5	154	154	5
sub-totaal	3.487	0	0	3.487	0	0	0	3.487		2.719	108	27	768	660	135
Totale	6.450	0	0	6.450	0	0	0	6.450		5.369	206	38	1.081	875	243

Bijlage II - Leningenoverzicht

omschrijving	Oorspr. be- drag geld- lening of voorschot	Datum en no. besluit algemeen bestuur	Datum en no. besluit	O	Jaar van laatste	Rente	Restant- bedrag	bedrag in dienstjaar	Bedrag van de		Restantbedrag geldleningen
									rente	af- lossing	

lening leertewet	1.815	1999	20-9-1999 nr. 107	S	2016	5,55%	309		17	150		159
------------------	-------	------	----------------------	---	------	-------	-----	--	----	-----	--	-----

Geldlening	2.700	2009	23-6-2009		2015	3,49%	2.700	*	74	2700		0
------------	-------	------	-----------	--	------	-------	-------	---	----	------	--	---

* de lening loopt af per 1-10-2015, maar het rentebedrag is verhoogd met een bedrag voor een lening over het 4e kwartaal 2015.

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Bijlage III – Aanvoer

	huisvuil	grofvuil	veegvuil	kwd/ba	marktafv	vetafval	gft	Totaal
Bedum	2.526	35					1.474	4.035
Ten Boer	1.632						1.065	2.697
Leek	2.495						1.228	3.723
Groningen	40.799	3.093	2.235	13.587	269	608	7.532	68.123
Haren	3.084	102	73				1.545	4.804
Grootegast	1.288	514					654	2.456
Marum	1.221						477	1.698
Zuidhorn	2.243	147					881	3.271
Derden				0		104		104
Afvalbrengstation		1.542						1.542
SOZOG	45.968	7.001		1.797				54.766
SANOG	8.949	1.015		0				9.964
Totaal	110.205	13.449	2.308	15.384	269	712	14.856	157.183

Opbrengsten vuilaanvoer per gemeente

	tonnage huis/grofv.	à € 141,80 per ton	tonnage kwd/ba	à € 73,10 per ton	tonnage vet	à € 35,85 per ton	tonnage gft	à € 57,04 per ton	Totaal bedrag
Bedum	2.561	363.174	0	0	0		1.474	84.060	447.235
Ten Boer	1.632	231.486	0	0	0		1.065	60.769	292.255
Haren	3.259	462.111	0	0	0		1.545	88.147	550.258
Groningen	46.127	6.540.739	13.856	1.012.863	608	21.810	7.532	429.642	8.005.054
Afvalbrengstation	1.542	218.692							218.692
Leek	2.495	353.817	0	0	0		1.228	70.050	423.868
Grootegast	1.802	255.482	0	0	0		654	37.302	292.785
Marum	1.221	173.095	0	0	0		477	27.203	200.297
Zuidhorn	2.390	338.907	0	0	0		881	50.261	389.168
Derden			0	0	104	3.704			3.704
sub-totaal	63.029	8.937.504	13.856	1.012.862	712	25.514	14.857	847.435	10.823.314
	tonnage huis/grofv.	à € 120,62 per ton	tonnage kwd	à € 73,10 per ton					
SOZOG	52.969	6.389.153	1.797	131.333					6.520.487
SANOG	9.964	1.201.861	0	0					1.201.861
Totaal	125.962	16.528.519	15.652	1.144.195	712	25.514	14.857	847.435	18.545.662

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Bijlage IV – Kosten aanvoer

	rekening 2013			begroting 2013			begroting 2014			begroting 2015		
	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000
Huishoudelijk afval												
Vagron: ARCG gemeenten	57.421	122,17	7.038	58.960	122,20	7.205	53.450	123,70	6.612	57.597	125,16	7.209
Sozog/Sanog	53.003	122,17	6.626	56.670	122,20	6.925	53.076	123,70	6.566	54.917	125,16	6.873
Afvalbrengstat.	1.943	103,57	201	1.850	103,59	192	1.535	104,70	161	1.542	105,79	163
grofafval ARCG	4.597	103,57	457	5.000	103,59	518	3.864	104,70	405	3.890	105,79	412
grofafval S/S	9.476	103,57	854	10.500	103,59	1.088	7.957	104,70	833	8.017	105,79	848
* Huishoudelijk afval	126.440		15.176	132.980		15.927	119.882		14.576	125.962		15.505
Bedrijfsafval												
Vagron: ARCG gemeenten	14.865	71,50	1.063	16.140	85,00	1.372	13.930	71,50	996	13.856	71,50	991
Sozog/Sanog	1.657	71,50	118	2.410	85,00	205	1.808	71,50	129	1.797	71,50	128
Derden	46	71,50	3	30	85,00	3	0	71,50	0	0	71,50	0
* Bedrijfsafval	16.568		1.184	18.580		1.579	15.738		1.125	15.652		1.119
Vetafval												
Vagron: ARCG gemeenten	625	34,29	21	860	34,31	30	708	35,01	25	608	35,70	22
Derden	100	34,29	3	120	34,31	4	120	35,01	4	104	35,70	4
* Vetafval	725		25	980		34	828		29	712		25
GFT-afval												
Attero vergoeding	13.735	39,83	547	14.510	39,83	578	10.535	40,52	427	14.856	40,92	608
Vagron oversl./transprt	13.735	15,51	213	14.510	15,45	224	10.535	15,82	167	14.856	16,12	239
* GFT-afval	13.735	55,34	760	14.510	55,28	802	10.535	56,34	594	14.856	57,04	847
	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag
TOTAAL VUILAFVOER	157.468		17.145	167.050		18.342	146.983		16.323	157.183		17.497

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Bijlage V – opbrengsten aanvoer

	rekening 2013			begroting 2013			begroting 2014			begroting 2015		
	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000
Huishoudelijk afval												
ARCG gemeenten	62.018	140,05	8.686	63.960	140,05	8.958	57.314	141,80	8.127	61.487	141,80	8.719
Sozog/Sanog	62.479	117,96	7.370	67.170	117,96	7.923	61.033	119,43	7.289	62.933	120,62	7.591
Afvalbrengstation	1.943	140,05	272	1.850	140,05	259	1.535	141,80	218	1.542	141,80	219
* Totaal HHA	126.440		16.328	132.980		17.140	119.882		15.634	125.962		16.529
Bedrijfsafval												
ARCG gemeenten	14.865	73,10	1.087	16.140	86,60	1.398	13.930	73,10	1.018	13.856	73,10	1.013
Sozog/Sanog	1.657	73,10	121	2.410	86,60	209	1.808	73,10	132	1.797	73,10	131
Derden	46	73,10	3	30	86,60	3	0	73,10	0	0	73,10	0
* Totaal BA	16.568		1.211	18.580		1.609	15.738		1.150	15.652		1.144
Vetafval												
ARCG gemeenten	625	34,48	22	860	34,48	30	708	35,18	25	608	35,85	22
Derden	100	35,50	4	120	35,50	4	120	35,50	4	104	35,70	4
* Totaal Vet	725		25	980		34	828		29	712		26
GFT-afval												
ARCG gemeenten	13.735	55,28	759	14.510	55,28	802	10.535	56,34	594	14.856	57,04	847
* Totaal GFT	13.735		759	14.510		802	10.535		594	14.856		847
	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag
TOTAAL VUILAANVOER	157.468		18.323	167.050		19.585	146.983		17.407	157.183		18.546

Bijlage VI - Salariskosten

	jaarrekening 2013					begroting 2013					begroting 2014				
	Woldjer spoor	afvalbr station	KGA- depot	OWS- afsch.	Totaal	Woldjer spoor	afvalbr station	KGA- depot	OWS- afsch.	Totaal	Woldjer spoor	afvalbr station	KGA- depot	OWS- afsch.	Totaal
overhead	41	10	51	0	102	39	10	49	0	98	42	11	53	0	106
binnendienst	128	102	93	0	323	127	103	95	0	325	137	108	84	0	329
buitendienst	27	141	44	59	271	24	111	15	44	194	25	115	16	49	205
totaal	196	253	188	59	696	190	224	159	44	617	204	234	153	49	640

	begroting 2015				
	Woldjer spoor	afvalbr station	KGA- depot	OWS- afsch.	Totaal
overhead	40	10	50	0	100
binnendienst	134	109	90	0	333
buitendienst	26	136	44	61	267
totaal	200	255	184	61	700

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Bijlage VII – Chemocar specificatie

Bedum	9 dagen	à € 460,00	= €	4.140
Ten Boer	8 dagen	à € 460,00	= €	3.680
Leek	12 dagen	à € 460,00	= €	5.520
Haren	12 dagen	à € 460,00	= €	5.520
Grootegast	9 dagen	à € 460,00	= €	4.140
Marum	8 dagen	à € 460,00	= €	3.680
Zuidhorn	18 dagen	à € 460,00	= €	8.280
totaal	76 dagen	à € 460,00	= €	34.960

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Bijlage VIII – meerjarenbegroting

Jaargang		2015	2016	2017	2018
categorie	Omschrijving	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000
410	Salariskosten personeel	700	704	653	653
420	Kapitaallasten	243	203	182	148
430	Personeel van derden	114	115	105	105
431	Energiekosten	52	53	54	55
434	Vuilverwerkingskosten	17.497	13.636	9.797	9.809
434	Ov.goederen en diensten	1.673	1.608	1.532	1.543
434	Verr.nascheiding kunststof	5.126	3.845	2.563	2.563
	Onvoorzien	20	20	20	20
	Exploitatie-resultaat	0	0	101	0
	Totale lasten	25.426	20.184	15.007	14.896
834	ov.goederen en diensten:				
	t.b.v. diversen	1.748	1.679	1.657	1.629
	t.b.v.nascheiding kunststof	5.132	3.849	2.563	2.563
	t.b.v. vuilaanvoer				
	van gemeenten	10.601	10.651	10.573	10.494
	van derden	4	4	4	4
	van afvalbrengstation	219	214	210	206
	Sozog/Sanog	7.722	3.787	0	0
	Totale baten	25.426	20.184	15.007	14.896
	Vuilaanvoer tonnages				
	gemeenten	92.349	96.524	99.226	102.279
	derden	104	104	104	104
	Sozog/Sanog	64.730	31.084	0	0
	Totaal	157.183	127.712	99.330	102.383

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Bijlage IX - Vereveningsbijdrage

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

Bijdrage in het vereveningsfonds:

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

Bijdrage uit het vereveningsfonds:

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

Collegebrief - ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015

Aldus vastgesteld door het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling "Afvalbeheer Regio Centraal Groningen" in zijn vergadering van 3 juli 2014

De voorzitter

De secretaris

J. van Keulen

Ing. J.M. Kortbeek

Lijst ingekomen stukken B&V 10 sept

Lijst van ingekomen collegebrieven voor commissie Beheer en Verkeer van 10 september 2014

Nr.	Onderwerp	Ontvangen d.d.	Advies	opmerkingen
1	Beantwoording motie (Z) Onder stroom	5-6-2014	v.k.a.	zonder tegenbericht geldt motie hiermee als afgehandeld
2	Informatie herplant singels na wegvallen bomen door Kastanjeziekte	11-6-2014	v.k.a.	
3	Vragen PvdA over verkeerssituaties	12-6-2014	v.k.a.	LTA 2014-145 hiermee afgehandeld
4	ARCG jaarrapport 2013 en begroting 2015	12-6-2014	op agenda	vooraf wensen en bedenkingen aanleveren
5	Fase 3 wijkpark De Groene Long, Beijum	12-6-2014	v.k.a.	
6	Afhandeling moties Rekening 2013	17-6-2014	v.k.a.	
7	Uitwerking maatregelen Parkeerplan Helperplein en Verl. Hereweg - Boom Effect Analyse	18-6-2014	v.k.a.	
8	Noordelijke energieagenda Switch en Stichting Energy Valley	18-6-2014	v.k.a.	
9	Beantwoording motie inspraak OV	26-6-2014	v.k.a.	zonder tegenbericht geldt motie hiermee als afgehandeld
10	Jaarverslag uitvoeringsprogramma handhaving gemeente Groningen 2013 (Wabo & bodem)	26-6-2014	v.k.a.	
11	Losloopegebieden voor honden	26-6-2014	v.k.a.	
12	Informatie proef commercieel inrichten en onderhouden rotondes	2-7-2014	v.k.a.	mede n.a.v. motie commercieel groen
13	Samenwerking in de waterketen	3-7-2014	v.k.a.	
14	Afhandeling moties voorjaarsdebat 2014	10-7-2014	v.k.a.	
15	Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en voorbereiding marktbenadering	10-7-2014	op agenda	
16	Dienstregeling openbaar busvervoer 2015 en Trendmonitor 2013	10-7-2014	v.k.a.	zonder tegenbericht geldt toezegging 2014-158 hiermee als afgehandeld
17	Conceptnota Strategisch Evenementenbeleid	16-7-2014	v.k.a.	definitieve nota komt volgende maand in cie.
18	Informatie besluit Projectofferte Planstudie Gerret Krolbrug	17-7-2014	v.k.a.	
19	Marktinitiatief laadpalen	21-8-2014	v.k.a.	
20	Informeren over brief Gedeputeerde Staten Provincie Groningen over risicobeheersing binnen aanpak Ring Zuid	22-8-2014	v.k.a.	evt. betrekken bij B2

28-8-2014

Verslag 21 mei 2014 - rekening

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 21 mei 2014
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 13.00 - 14.20 uur

Aanwezig: mw. N.G.J. Temmink (voorzitter), dhr. K.D.J. Castelein (D66), dhr. J.H. Luhoff (D66), dhr. C. Schimmel (D66), mw. C.M. van Dijk (SP), dhr. W.H. Koks (SP), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), dhr. D.S. Ruddijs (PvdA), dhr. M.D. Blom (VVD), dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks), dhr. M. van der Glas (GroenLinks), dhr. A.W. Maat (Stadspartij), mw. M.E. Woldhuis (Stadspartij, tot 13.50 uur), 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. M.T. Gijsbertsen, dhr. J.M. van Keulen, dhr. P.S. de Rook

Namens de griffie: dhr. W.T. Meijer (commissiegriffier)

Verslag: dhr. Z. Jeuring

A. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

B. Gemeenterekening 2013

Programma 7, Verkeer

Programma 9, Onderhoud en beheer openbare ruimte

Paragraaf 2, Duurzaamheid

Mw. Van Dijk (SP):

- De fractie is verheugd dat de leefomgeving in de stad goed is en complimenteert het stadsbestuur met het feit dat Groningen in 2013 de stad met de meest duurzame mobiliteit is.
- Bomen aan de singels: in de Rekening staat niets over het vervangen van de zevenhonderd gesneuvelde bomen in de oktoberstorm 2013. Worden die binnenkort vervangen?

Dhr. Koks (SP):

- De fractie is te spreken over het overzicht van openbaarvervoermogelijkheden in de stad.
- Bladzijde 172, tabel aantal busreizigers: de aantallen zijn lager dan in de ramingen stond vanwege een andere telstelsystematiek. Is de telstelsystematiek verbeterd zodat een reëel inzicht ontstaat? Heeft de lagere uitkomst financiële consequenties?
- Gebruik P+R: dit blijft achter bij de verwachtingen. Wat gaat het college hieraan doen?
- Vechtstraat: waarom gaat de herinrichting niet door? Spreker verwijst naar het overschot van 300.000 euro op het budget kleine voorzieningen.
- Paragraaf communicatie: de fractie stelt voor een dergelijke paragraaf in de Rekening op te nemen zodat de raad weet hoe bewoners reageren en wat de gemeente daarmee doet.

Dhr. Castelein (D66):

- Kwaliteit leefomgeving: de fractie is blij dat het BORG-niveau is gehaald. Nog beter is het voornemen van de coalitie het niveau niet verder te laten dalen.
- Het betrekken van bewoners gebeurt bij het onderhoud van de openbare ruimte op een positieve manier. De coalitie zet in op stimuleren en faciliteren en dat is prima.
- Ophalen afval: hoe is de situatie sinds per 1 januari 2014 het grofvuil niet meer wordt opgehaald bij de bewoners? De norm voor voorgescheiden afval is 65% terwijl Groningen 39% behaalt. Hoe wil het college de landelijke norm halen?
- Het goed registreren van verkeerscijfers om beleid op te baseren is belangrijk. Het aantal auto's wordt goed geregistreerd. Is bekend door welke oorzaak het aantal auto's in de stad met 7% is gedaald? Hoe kijkt het college hier tegenaan?
- Verkeersveiligheid: is al bekend hoe de gemeente samen met het Rijk en de provincies de registratie van verkeersslachtoffers gaat regelen? Wie krijgt de verantwoordelijkheid?
- De tram: zijn de onderhandelingen met de provincie over de gemaakte kosten al afgerond?

Verslag 21 mei 2014 - rekening

Dhr. Schimmel (D66):

- Duurzaamheid: de stad ligt niet op schema om te komen tot een energieneutrale stad in 2035. Hoever is de stad op dit moment? Hoe kan het dat de stad niet op schema ligt? Zou er meer geld naar toe moeten?

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- Verkeer: de fractie is tevreden met de vorderingen bij de netwerkanalyse. Voor de lange termijn is dit niet genoeg en daarom pleit de fractie voor een integrale toekomstvisie op het openbaar vervoer.
- De fiets en de fietsvoorzieningen blijven voor de fractie een prioriteit.
- Fietsenstallingen binnenstad: er is behoefte aan nieuwe stallingen. Wat vindt het college van de suggestie de parkeergarage in de Haddingestraat te benutten?
- Gebruik bermmaaisel: de reactie van het college op het idee om het te vergisten, is wat karig. Kan er meer inzet worden gepleegd?
- Spreker sluit aan bij de opmerking van de SP over de bomen en bij de complimenten over groenparticipatie.
- Duurzaamheid: de fractie is bezorgd over de opmerking dat met de huidige inspanningen de ambitie voor 2035 niet wordt gehaald. Hoe is het overschot van 250.000 euro op dit programma te verklaren? Het tempo moet worden versneld. Moet het programma misschien worden herzien?
- Eerste hulp bij energiebesparing (EHBE): hoe is te verklaren dat dit onderdeel matig presteert? Spreker verwijst naar de goede resultaten in Utrecht.

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Het verbreden van fietspaden: de fractie is het hiermee eens.
- Handhaving roekeloos fietsen: dit kan beter.
- Plannen spoor en stationsgebied: de fractie is tevreden over de plannen.
- De fractie wilde de bus in de Noorderplantsoenbuurt houden maar dat is helaas niet gelukt. De fractie blijft hieraan hechten en wacht tot er meer geld is.
- De fractie ziet graag dat de bus op de Grote Markt blijft stoppen.
- De luchtkwaliteit in Groningen is matig tot zeer matig: de fractie vindt dit zorgelijk maar weet niet direct wat eraan gedaan kan worden. De maatregelen voor het eigen wagenpark zijn goed.
- Onderhoud en beheer: het onderhoudsniveau mag niet verder zakken.
- Handhaving honden aan de lijn: worden boa's erop gewezen dat zij kunnen in plaats van moeten beboeten?

Mw. Schipper (CDA):

- De fractie is blij dat het college een hoogwaardig systeem van openbaar vervoer weet te creëren. De HOV-visie bevat een goed plan.
- Naar aanleiding van HOV-west: de gemeente moet meer rekening houden met de bewoners en het zicht dat zij hebben op de samenhang tussen meerdere projecten.
- Parkeergarage Rademarkt: er is veel concurrentie van het gratis parkeren bij IKEA en van de P+R. Klopt het dat dit de oorzaak is van de slechte gang van zaken bij deze parkeergarage?
- Onderhoud openbare ruimte: hoe gaat het college ervoor zorgen dat er structureel beleid komt door structurele middelen ter beschikking te stellen?
- Bereikbaarheid stad: de fiets blijft belangrijk maar de budgetten ervoor zijn beperkt in vergelijking met die voor andere vervoersmiddelen.
- Samenhang grote projecten: de fractie wacht af hoe het college de belofte uitwerkt om op basis van gelijkwaardigheid naar elkaar te luisteren.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Bladzijde 168: de tekst zegt dat fietspad De Verbetering is gerealiseerd. Dat is vreemd want het pad ligt er nog niet. Hetzelfde geldt voor Varia Ski, die zit nog niet in haar gebouw.
- Parkeerregulering oude wijken: in sommige wijken is dit niet gebeurd vanwege het ontbreken van dekking voor de plankosten. Dat is vreemd omdat mensen aangeven het anders te willen regelen.
- Onderbouwing parkeerprognoses, de opmerking van de accountant: het is jammer dat het parkeren minder geld oplevert dan was geschat.

Verslag 21 mei 2014 - rekening

- Spreker is het eens met de opmerking van de SP over de Vechtstraat.
- Stadtoezicht: de begroting is aangepast tot een meer realistische. Het is daarom moeilijk te beoordelen wat de gemeente wilde bereiken. Wel wordt geconstateerd dat de handhaving uitgebreider had kunnen zijn indien er meer mensen beschikbaar waren.
- Bedrijfsafval: weegt de extra inzet op tegen de extra kosten?
- Duurzaamheid: het is jammer dat in 2013 niet alles is gelukt. Het college wil 'meters maken' en beseft dit dus goed.

Dhr. Loopstra (PvdA):

- De fractie is tevreden dat de BORG-doelen zijn gehaald. 92% is een mooi percentage.
- Wat betekent het eventueel invoeren van een algemene koopzondag in de stad voor stadsbeheer? Wat zijn de extra kosten? Komen er extra banen voor mensen van iederz?
- Hondenpoepbeleid: hoe heeft stadsbeheer de invoer van de maatregelen ondersteund? Welke knelpunten dienen zich aan?
- Stadslandbouw: hoe staat het met het Suiker Unieterrein als voorbeeldterrein voor stadslandbouw? Welke instrumenten zet de gemeente in om stadslandbouw te stimuleren?
- Renovatie riool diepenring: wordt de overlast vergelijkbaar met die in de Schildersbuurt?
- Verbeterplan functioneren Stadtoezicht: heeft al een eerste evaluatie plaatsgevonden?
- Pilot groenbeheer: spreker sluit aan bij de opmerking van D66.

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Busvervoer: de cijfers over de reizigersaantallen bieden geen goed inzicht vanwege de gekozen telsystematiek. Kan dit in het vervolg beter?
- De samenhang tussen parkeergarages, straatparkeren en P+R: de fractie vindt het tijd worden deze drie integraal te bekijken zodat er een duidelijke visie ontstaat over de te volgen aanpak.
- Parkeerregulering oude wijken: spreker sluit aan bij de opmerking van de ChristenUnie. De indruk wordt gewekt dat de aanpak voor sommige wijken op de lange baan wordt geschoven.
- Parkeerbedrijf: er zijn verminderde inkomsten vanwege ziekteverzuim. Waarom is niet van inhuur gebruikgemaakt? Een meer strategisch personeelsbeleid is nodig.

Dhr. Blom (VVD):

- De fractie geeft complimenten voor de snelle introductie van Q-link na het stopzetten van de tramplannen. De HOV-west moet zo snel mogelijk worden voltooid.
- De fiets is het ideale vervoermiddel voor de stad. Daarnaast is het gebruik van een scooter aanbevelenswaardig. Een aanpak voor betere doorstroming voor fietsers is goed evenals een groene golf. Komen er meer regensensors?
- DRIS: welke criteria gelden er voor de plaatsing? Krijgen alle bushaltes op termijn DRIS?
- Rotonde Boerhaavelaan: wat is de stand van zaken? Wanneer komen de stoplichten?
- Afval: de verwerkingskosten dalen doordat er minder bedrijfsafval werd ingezameld. Klopt het dat de inzameling en verwerking van bedrijfsafval wordt gesubsidieerd uit de gelden die bij particulieren worden binnengehaald?

Mw. Klein Schaarsberg (Student en Stad):

- Het klopt dat de toegenomen aantallen fietsers noodzaken tot creatiever denken over de te hanteren aanpakken. Spreker is het eens met de opmerking van GroenLinks over parkeergarage Haddingestraat.
- Netwerkanalyse openbaar vervoer: een goede monitor is nodig om te zien of het systeem bevalt en of de doelen kunnen worden gehaald.
- DRIS: spreker is het eens met de opmerking van de VVD.
- P+R-Hoogkerk: de vraag naar hoogwaardige terreinen blijkt nog steeds te bestaan. Voor de andere terreinen is op dat punt nog werk te verzetten.
- Parkeergarages: graag aandacht vanwege de aantekening van de accountant.
- BORG: het resultaat is goed evenals de aanpak voor bewonersparticipatie.
- Daling hoeveelheid afval: hopelijk blijkt hieruit dat mensen bewuster met afval omgaan.
- Duurzaamheid: het is jammer dat de doelstelling niet wordt gehaald. Blijvende aandacht is nodig, vooral wat betreft de rol van de provincie.
- EHBE: spreker is het eens met de opmerking van GroenLinks.
- Zonatlas: het is een prima initiatief dat goed toegankelijk is.

Verslag 21 mei 2014 - rekening

Dhr. Kelder (PvdD):

- Ambities 2035: het is jammer dat de ambities voor dit jaar niet zijn gehaald. Er is eerder reden de ambities aan te scherpen dan de ambities te verlagen.
- Er is te weinig aandacht voor het onderwerp voedsel en duurzaamheid. Er moet meer voorlichting komen over de nadelen van vleesconsumptie.
- Omgewaaide bomen: via de opbrengsten van de kaptaks kunnen de bomen worden vervangen.
- Hondenbeleid: de Rekening zegt niets over dit onderwerp.
- Spreker geeft complimenten voor het bijenbeleid en voor de mogelijkheid katten te steriliseren met gebruik van de Stadjerspaspas.
- Circusbeleid: de fractie vindt het beleid zwak en vestigt de hoop op de nieuwe wethouder.
- Parkeerbeheer: spreker sluit aan bij de woordvoering van de PvdA.

Wethouder De Rook:

- Telsysteem aantallen buspassagiers: Q-link laat streekbussen door de stad rijden. Mensen die in de stad opstappen, worden aangemerkt als streekvervoer. Dit heeft geen financiële consequenties.
- De Vechtstraat wordt aangepakt. Het gebeurt in een andere vorm.
- Communicatieparagraaf in de Rekening: het college hecht eraan het element communicatie per project weer te geven.
- Daling aantal auto's op de diepenring: het is moeilijk te zeggen wat de oorzaak is.
- Registratie verkeersslachtoffers: het is nog niet duidelijk waar de verantwoordelijkheid ligt. Zodra dit duidelijk is, hoort de raad dit.
- De gesprekken over de afronding van het tramgebeuren lopen nog. De wethouder houdt de raad op de hoogte.
- Een integrale toekomstvisie verkeer: er ligt al een integrale visie op het openbaar vervoer en er komt in het kader van een strategisch fietsbeleid een hoofdfietsroutekaart. De vraag is wat aanvullend nog nodig is. De raad kan aan de hand van de hoofdfietsroutekaart bekijken of de kaart voldoende is om te kunnen sturen op het strategisch verkeersbeleid. De wethouder stelt voor hierop te wachten.
- Fietsen stallen in parkeergarage Haddingestraat: het college is in onderhandeling en houdt de raad op de hoogte.
- Handhaving bij slecht fietsgedrag: naast de politie doet ook stadstoezicht de handhaving. Vorig jaar is een actie geweest om hieraan aandacht te besteden. Verschillende voorlichtingsprogramma's van de gemeente zijn hierop gericht.
- Het klopt dat de mindere gang van zaken bij parkeergarage Rademarkt heeft te maken met de concurrentie van het gratis parkeren bij IKEA. Daarnaast spelen andere factoren.
- Fietspad De Verbetering: de investeringsbeslissing is in 2013 genomen. De aanbestedingsprocedure loopt. Teksten in de Rekening zullen de volgende keer helder zijn.
- Parkeerbedrijf: er komt een externe toetsing die ook in zal gaan op de samenhang tussen P+R, het straatparkeren en het garageparkeren.
- DRIS: de palen komen niet op alle locaties. De exacte locaties staan in het raadsvoorstel.
- De Boerhaavelaan: het college komt er vlak na de zomer op terug. Een oplossing is nabij.
- De regensensors gaan mee in het groot onderhoud. Bij de vervanging van verkeerslichten, worden regensensors geplaatst.
- Ziekteverzuim parkeerbedrijf: het handhavingspersoneel is van stadstoezicht en het andere personeel is afkomstig van het parkeerbedrijf. Het personeelsbeleid zit dus bij twee verschillende eenheden. Dat is de verklaring voor het uiteenlopen waarop de heer Ruddijs wees. In het nieuwe handhavingsprogramma van stadstoezicht is extra aandacht besteed aan de handhaving in verband met parkeertoezicht.
- P+R: de gerealiseerde aantallen zijn wat lager dan de doelstellingen. In verband met de verdere groei en in verband met de ombouw van de Zuidelijke Ringweg zal de bezettingsgraad de komende jaren toenemen. De planning van de capaciteit is daarop afgestemd.

Wethouder Van Keulen:

- De 700 omgewaaide bomen: 210 bomen stonden in bosjes en hoeven niet te worden vervangen. Van de resterende bomen moeten 120 belangrijke bomen met urgentie worden

Verslag 21 mei 2014 - rekening

vervangen. Dit gebeurt op korte termijn. De resterende bomen, 370 stuks, worden meegenomen bij de uitwerking van het uitvoeringsplan Bomenstructuurvisie. De kosten worden betrokken bij de toekomstige begrotingen.

- De leges voor kapvergunningen kunnen niet worden gereserveerd voor herplant. De leges zijn bedoeld om de kosten van de vergunningverlening te dekken.
- Grofvuil: er is 20% meer aanbod bij de brengstations. De illegale stortingen en het zwerfvuil zijn niet toegenomen. Er zijn tien tot vijftien klachten geweest die alle zijn opgelost.
- Doelen voorgescheiden afval: met behulp van de nascheidingsinstallatie wordt 53% behaald. Voor een grote stad als Groningen is dat niet slecht. De landelijke norm is geen wettelijke plicht. Deze norm gaat naar 75% in 2020 en de gemeente bekijkt of nog extra slagen kunnen worden gemaakt. Dat zal niet meevallen vanwege onder andere de aanwezige hoogbouw.
- Bedrijfsafval: de gemeente verdient er nog steeds op. Het college wil zeker niet dat commerciële activiteiten worden gesubsidieerd met geld van inwoners.
- Bermmaaisel: het college is in gesprek met een aantal partners om een oplossing te vinden.
- Onderhoud openbare ruimte: de doelstelling 2013 is inderdaad gehaald met incidenteel geld. In 2012 is al gestart met een programma met daarin meer structurele investeringen in de vervanging van kapotte zaken en met structureel meer geld voor groot onderhoud. Het college houdt het goed in de gaten.
- Koopzondagen: het college komt met één pakket koopzondagen naar de raad. Daarin zijn de gevolgen voor stadsbeheer opgenomen inclusief de kosten.
- Rioleringsdiepenring: de verkeerskundige gevolgen worden goed afgestemd met Groningen Bereikbaar.

Wethouder Gijsbertsen:

- Duurzaamheid, doelstelling 2035: het is lastig te zeggen waar de stad nu staat. De wethouder gaat bekijken of voor deze collegeperiode een aantal concrete doelstellingen kunnen worden geformuleerd. Extra inzet is bijvoorbeeld mogelijk op het versterken van de duurzaamheidsgedachte binnen de gehele gemeentelijke organisatie om op basis daarvan goed contact te kunnen maken met het enthousiasme in de samenleving.
- Groningen woont SLIM, voorheen EHBE: het project loopt goed. De particuliere sector en de corporaties worden aan elkaar gekoppeld.
- Energiebesparing bij bedrijven blijft wat achter. De gemeente wil bedrijven verleiden.
- Stadslandbouw Suiker Unierrein: er zijn contracten om daar met stadslandbouw aan de gang te kunnen gaan. Als de raad spreekt over de toekomst van het terrein en over andere terreinen kan stadslandbouw opnieuw aan de orde worden gesteld.
- Luchtkwaliteit in de gemeente: de gemeente kan de luchtkwaliteit moeilijk beïnvloeden. Het college probeert op de goede momenten maatregelen te treffen zoals bij de aanbesteding openbaar vervoer.
- Vleesconsumptie: de gemeente is bezig met stadslandbouw, eetbare stad en met de relatie tussen voedsel en bewoners. Het thema kan daar een plek worden gegeven.
- Wilde dieren: de stad heeft een voorkeursbeleid. Er is op gemeentelijk niveau nauwelijks meer aan maatregelen mogelijk. Landelijke wetgeving zou erg helpen.

De voorzitter sluit de vergadering om 14.20 uur.

Verslag 11 juni 2014

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 11 juni 2014
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 20.00 - 22.45 uur

Aanwezig: mw. N.G.J. Temmink (voorzitter), dhr. K.D.J. Castelein (D66), dhr. J.H. Luhoff (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. W.B. Leemhuis (GroenLinks), dhr. M. van der Glas (GroenLinks), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. M.D. Blom (VVD), dhr. A.W. Maat (Stadspartij), dhr. A. Sijbolts (Stadspartij), dhr. R. Bolle (CDA), dhr. H.P. Ubbens (CDA), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), mw. S.T. Klein Schaarsberg (Student en Stad), dhr. G.J. Kelder (PvdD)

De wethouders: dhr. P.S. de Rook en dhr. M.T. Gijsbertsen (alleen A-deel)

Namens de griffie: dhr. W.T. Meijer (commissiegriffier)

Verslag: dhr. Z. Jeuring

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom, ook de mensen op de publieke tribune.

A2. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

A3. Afspraken en planning

- Besluitenlijst 14 mei 2014 en toezeggingen rekeningencommissies 21 mei 2014**
- Langetermijnagenda**
- Lijst initiatiefvoorstellen en moties**

De voorzitter:

- De toezegging over de HOV-as is ingelost en de overige toezeggingen kunnen op de LTA.
- De toezeggingen vanuit de rekeningencommissies kunnen voor zover die niet per speciale brief zijn gehonoreerd, worden verwerkt in de LTA.

Wethouder Gijsbertsen:

- LTA, evaluatie ecologie: dit lukt niet in het tweede kwartaal. Het punt wordt gelijktijdig met het LTA-punt Ecologische effecten vervuiging in het vierde kwartaal behandeld.

De voorzitter:

- Stelt vast dat de commissie instemt met de LTA- en de IM-lijst en met de voorstellen in blauw.

A4. Conformstukken

a. Actualisatie Stedelijke Ecologische Structuur

(raadsvoorstel 9 mei 2014)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 2 juli 2014.

b. Kredietaanvraag parkeerautomaten Oranjebuurt en Noorderplantsoenbuurt

(raadsvoorstel 22 mei 2014)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 2 juli 2014.

A5. Rondvraag

Dhr. Loopstra (PvdA):

- Alternatieve busroute Grote Markt via Gelkingestraat: gaat het college spreken met de ondernemers ter plekke?
- Kan tijdens de bouw van het Forum al geëxperimenteerd worden met het busvrij maken van de Grote Markt?
- Experiment tekens op de Oosterstraat en Gelkingestraat: kan het college snel een besluit nemen over het definitief plaatsen van de tekens? De ondernemers stellen er prijs op.

Verslag 11 juni 2014

Wethouder De Rook:

- Route gelede bussen: de bocht in de route van de Oosterstraat naar de Grote Markt wordt verbreed. De gemeente spreekt met de ondernemers.
- Experiment busvrije Grote Markt: de diepenring is hierop nog niet in gericht. Een experiment is daarom nog niet erg zinvol.
- Tekens op het wegdek: de evaluatie wordt zorgvuldig afgerond en daarna komt het vervolg.

B1. Tussenstand Tracébesluit, Inrichtingsplannen en omgevingsvergunning Helperzoomtunnel Zuidelijke Ringweg

(collegebrief 22 mei 2014)

De voorzitter:

- Zegt dat de brief met antwoorden op de vragen van de PvdD bij het agendapunt wordt betrokken. Hetzelfde geldt voor de brief van de heer Kamminga. Tevens zijn de aangenomen moties van 8 oktober 2013 aan het agendapunt gehangen evenals een aantal ingekomen brieven en de twee presentaties van vorige week.

Inspreker mw. Staal (bewoner Helpman) zegt dat de Helperzoom flink drukker zal worden. Er fietsen veel scholieren. De oversteken zullen onveiliger worden. Mw. Staal overhandigt een petitie met handtekeningen van bewoners.

Inspreker dhr. Menger zegt dat de voorliggende stukken grote gevolgen voor de stad hebben en dat het geheel van het project niet zal werken. Spreker verwijst naar de netwerkanalyse regiovisie Groningen-Assen 2006. RWS heeft nooit goed werk gemaakt van de te verwachten fileproblemen. De verkenningen uit 2008 zijn erg slecht. De tunnelvariant is erg duur. Voor hetzelfde bedrag bestaan betere alternatieven. Waar blijft het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan?

Inspreker mw. Smit (bewoner Vondellaan) noemt de flyer en vraagt hoe de 12.000 voertuigen door de straat moeten. Wat doet de gemeente met de waarde van de huizen? De wijk heeft veel scholen. De rotonde functioneert al erg slecht. 's Morgens is het nu al erg druk. Waarom is nooit geïnvesteerd in een spoor van Stadskanaal/Veendam naar Groningen? Parkeren: de straat staat door de week vol met auto's van mensen die in de stad werken. Er is een groot gratis parkeerterrein nodig.

Inspreker dhr. Noordam (Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk en de buurtcommissie Buitenhof) wijst op het belang van goede maatregelen voor fijnstof en geluid. De bewoners zijn blij met de vorig jaar aangenomen moties over de wijken. De projectgroep heeft het erg mager uitgewerkt. De bewonersgroepen komen met variant 4+ naar de raad. Deze variant behelst ten eerste: plaats geluidsabsorberende schermen bij het Stadspark. Er is ook een groenstructuur nodig. Ten tweede: leg dubbellaags zoab aan tussen het park en het viaduct. Ten derde: verlaag de maximumsnelheid daar naar 80 km/uur.

Inspreker mw. Van der Waaij spreekt mede namens de wijkvereniging Piccardthofwijk. Sinds 2009 komt het verkeerslawaai de wijk binnen. De noordzijde van de wijk heeft er al jaren last van. Bij de uitgifte van kavels en later zijn door de gemeente beloftes gedaan op het gebied van geluidsoverlast. Er kwam alleen een scherm aan de zijde van Bruijweering. De wijk is niet voor de schermen bij het Stadspark maar wel voor geluidsabsorberende schermen en voor het aanleggen van zoab. De snelheid vanaf Hoogkerk moet 80 km/uur worden. Ook moeten geluidsabsorberende schermen aan de zuidzijde van de A7 komen. Een verdiepte A7 helpt de geluidsoverlast verder te verminderen. Zo kunnen beloftes van eind jaren 90 worden ingelost.

Inspreker dhr. Kamminga zegt dat de afrit Hereweg er moet komen. Het is een win-winsituatie, het voorkomt sluipverkeer door de wijken. Spreker wijst op het door hem aangeleverde materiaal met kaartjes. De raad heeft een controlerende taak, ook wat betreft de informatievoorziening. Het argument vertraging mag geen rol spelen.

Inspreker Mohammed Elkhier (jonge bewoner De Wijert) woont en speelt met veel plezier in de wijk maar zegt dat het steeds drukker en gevaarlijker wordt. Er komen meer auto's over de Vondellaan. De vijver gaat verdwijnen. Hoe moeten kinderen spelen? Blijft het voetbalveldje bestaan? Kan de school niet op een andere plek worden gebouwd? Er is te veel fijnstof. Er zijn mensen met astma en ademhalingsproblemen. Mohammed vraagt de raad hier wat aan te doen en zegt dat niemand het fijn zou vinden zo te moeten wonen.

Inspreker mw. Roggen (bewoner De Wijert) zegt dat de plannen niet van de bewoners zijn en de leefbaarheid bedreigen. Spreker was bij een presentatie van Groningen Verdient Beter. Veel groen blijkt te verdwijnen zoals het park naast de Papiermolen. Wat zijn de gevolgen van het fijnstof?

Verslag 11 juni 2014

Spreker roept de raad op het plan van de bewoners over te nemen. De bewoners verzoeken een bezinningsperiode in te stellen.

Inspreker dhr. Van Dijk (bewoner) (uitgesproken door mw. Roggen) wijst op de drukte op de Helperzoom: daardoor ontstaan opstoppen bij de oprit Verlengde Hereweg. Wie is gebaat bij deksels op de A7? Het Gomarus College staat te dicht op de wegen. De inspraak is een wassen neus en het geheel daardoor respectloos. Spreker verzoekt om een antwoord.

Inspreker dhr. Sloots (bewoner Vondellaan) toont een groot doek waarop de verkeerssituatie bij de Vondellaan is getekend. Het plan is niet goed, de bewoners krijgen meer fijnstof en geluidsoverlast. Spreker geeft uitleg bij de tekeningen op het doek. 12.000 auto's is te veel voor het zuidelijke deel van de Vondellaan, het kan gewoon niet. Wie betaalt al die noodzakelijke aanpassingen?

Inspreker mw. Wouterse (bewoner Piccardthof en lid commissie geluidsoverlast A7 bewonersvereniging Piccardthofplas) zegt al jaren veel geluidsoverlast van de A7 te hebben. De overlast neemt de laatste jaren toe door de verhoogde ligging van de A7 en de schermen bij het Stadspark. De gemeente zei voor de bouw van de woningen adequate maatregelen te zullen treffen, zodat de grens van 50 decibel voor de meest noordelijke woningen niet zou worden overschreden. De belofte is niet nagekomen. De bewoners willen nu voldoende en adequate geluidsabsorberende schermen en dubbellaags zoab tussen Hoogkerk en de afslag bij het Vrijheidsplein. Een maximale snelheid van 80 km/uur is nodig evenals een verdiepte ligging van de A7. Ook aan de kant van het Stadspark is een geluidsabsorberend scherm nodig.

Inspreker dhr. Sauer zegt dat de raadsleden voor een historische beslissing staan: het is het grootste project ooit. Wat zouden de kinderen van de raadsleden over 40 jaar zeggen? De stad had een stadsringweg moeten hebben. Er zal veel fijnstof en lawaai komen. De risico's zijn bekend. De raadsleden zullen tegen hun kinderen zeggen niet te hebben geluisterd. Waarom moet er een weg door het Sterrebos? De raadsleden zullen moeten toegeven dat er slechts één alternatief is bekeken. Dat alternatief is geaccepteerd. Spreker verzoekt een time-out in te stellen.

Dhr. Kelder (PvdD):

- Gaat in op de insprekers. Hoe gevoelig is het college voor de vele insprekers en de vele bezwaren? Klopt het dat er goedkopere tunnels mogelijk zijn? Hoe staat het met de waarde van de huizen? Hoe staat het met de speelplekken voor kinderen en het verdwijnen van veel groen? Spreker is ook voor een bezinningsperiode. Kunnen alsnog de geluidsabsorberende schermen bij het Piccardthof en het Stadspark worden geplaatst en kan zoab worden aangelegd? Spreker is ook voor een snelheid van 80 km/uur.
- De fractie ziet graag dat de raad het project opnieuw gaat bekijken.
- Luchtkwaliteit: dit is een belangrijk punt vooral voor kinderen. Het is slecht dat er geen praktijkmetingen zijn en dat geen strenge normen gelden. Er staan zestien scholen in de nabijheid van A7. Fijnstof kent geen ondergrens.
- Bereikbaarheid: het grootste deel van de stad heeft geen baat bij het plan. Spreker noemt de fietsers en de schoolkinderen. Er verdwijnen afslagen.

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Vond de hoorzittingen de moeite waard. Die zouden eerder in het proces een plek moeten krijgen.
- Wat was de status van de hoorzittingen en wat is de status van deze commissievergadering?
- De Stadspartij heeft nog veel vragen. Waarom komt het projectbureau al met definitieve uitspraken over het Tracébesluit? Kunnen de raad en burgers nog wel iets inbrengen?
- Wat vindt het college van een bezinningsperiode? Is dit procedureel mogelijk?
- Kan de raad aanvullingen indienen zoals bijvoorbeeld een voorstel voor een nieuwe aansluiting bij de Hereweg?
- De stad heeft ten opzichte van RWS ingeleverd. De nadruk ligt te veel op doorgaand verkeer in plaats van op stadsverkeer. Er moet nu geld worden gezocht voor een extra afslag bij de Hereweg. In de huidige voorstellen zal veel verkeer via het onderliggend wegennet gaan.
- Snelheidsbeperking: er zijn redenen de snelheid verder omlaag te brengen. In tijd scheelt het erg weinig de snelheid tussen Hoogkerk en Euvelgunne te verlagen naar 70 of 50 km/uur. Gaat het college zich inspannen om de motie van de raad in het Tracébesluit te krijgen?

Verslag 11 juni 2014

- Fijnstof: er is zorg over PM 2,5 en over de zestien scholen in het gebied nabij de A7. Wat vindt het college daarvan? In een nieuwe situatie zou daar geen school gebouwd mogen worden.

Dhr. Ubbens (CDA):

- Het project heeft nut voor de stad, maar de leefbaarheid in de wijken is erg belangrijk.
- De combinatie van geluidsabsorberende schermen met dubbellaags asfalt bij Piccardthof en Stadspark is erg wenselijk.
- De verdiepte ligging: het CDA blijft voorstander van een halve aansluiting op de Hereweg. Er komt minder verkeer op de verbindingsweg en op het onderliggend wegennet. Spreker vraagt het college hiervoor maatregelen te ontwikkelen.

Dhr. Koks (SP):

- De SP is niet voor een time-out zoals gevraagd door de bewonersgroepen. Het besluitvormingsproces is bijna op zijn eind, er zijn zwaarwegende argumenten om met het werk te beginnen. Met de ondertunneling en de maximumsnelheid van 80 km/uur wordt het maximaal haalbare kwaliteitsniveau gerealiseerd.
- Geluid en luchtkwaliteit blijven binnen de wettelijke normen van 2015. Dit is volgens modelberekeningen. Na een jaar dienen praktijkmetingen te volgen.
- Een extra argument tegen een time-out is de grote werkgelegenheid die ontstaat.
- De aardbevingstoets: wanneer wordt duidelijk of nog aanpassingen nodig zijn? Heeft de toets invloed op de al geformuleerde wensen van de raad?
- Toegankelijk maken Winschoterdiep: dit is te duur. De SP vindt de drie optimalisaties van groter maatschappelijk belang.
- Komt het antwoord op een viertal moties voor de raadsbehandeling van 25 juni 2014?
- De fractie gaat akkoord met de reacties van het college op de moties over compacter ontwerp, groen en gezondheid en de monitoring van de Helperzoomtunnel. Ook de reactie op de motie over de Papiermolenbrug accepteert de fractie, zij het met pijn in het hart. De fractie vraagt het college in overleg met de aannemer blijvende inspanning te leveren in het belang van fietsers.
- Motie 80 km/uur: kan het college bevestigen dat deze snelheid geldt voor het gehele tracé?
- Motie aansluiting ZRG op de Hereweg, de Vondellaan: de 11.500 voertuigen is voor de SP het maximum. Wat voegen de Kammingavarianten nog toe?

Dhr. Blom (VVD):

- Geeft aan wat de afgelopen tijd aan mogelijkheden is bekeken om het project te verbeteren. Vaak betekende het meerkosten. De VVD wil niet dat dit ten koste van de optimalisaties gaat.
- De extra oprit vanaf de Hereweg is een mooi idee, maar sluit alleen aan op de A28. Daarvoor is juist de parallelweg langs de Maaslaan ontworpen. De extra oprit is niet noodzakelijk, de parallelweg wel.
- De optimalisaties: de Esperantotunnel is het belangrijkste. Spreker heeft goede hoop dat de drie optimalisaties worden gerealiseerd.
- De fractie vindt een time-out onverstandig.
- De VVD is blij dat Driebond en Euvelgunne beter worden ontsloten en met de ongelijkvloerse rotondes tussen Corpus den Hoorn en Stadspark.
- Welke mogelijkheden ziet het college om de geluidoverlast voor de Piccardthof en Hoogkerk te verminderen?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Vindt dat het stuk ringweg tussen de Gasunie en de Europaweg een aderlating betekent vanwege de effecten voor het onderliggend wegennet.
- Vraagt zich af welke rol het college in de stuurgroep heeft gehad gezien de teksten in de verslagen van de stuurgroep. Kan het college reageren?
- Spreker gaat in op de in 2013 door de raad geuite wensen. De motie maximumsnelheid: er zijn voorbeelden in het land waarbij de snelheid lager is dan 80 km/uur zoals de A1 en A10. Kan het college een overzicht geven van die situaties? Spreker noemt nogmaals de inhoud van de motie: het college is er niet volledig op ingegaan.
- Een tweede aspect van de motie maximumsnelheid is het beperken van de luchtverontreiniging. Spreker vraagt het college waarom zij heeft gekozen voor het 'niveau rijksweg' terwijl het college namens de stad in de stuurgroep zit. Gaat de stad voldoen aan de

Verslag 11 juni 2014

nieuwe eisen voor fijnstof die vanaf 2015 gelden? Is het college bereid een meting van de luchtverontreiniging te doen? Graag een reactie.

- De motie Kamminga: spreker vraagt een andere redenering van het college waar het gaat over het aantal afritten en de relatie met het verkeer op het onderliggend wegennet. De gereedschapskist met mogelijke maatregelen moet nog worden ingezet voor bijvoorbeeld de Vondellaan. Is een vijfde variant te ontwikkelen?
- Fietsverkeer Vondellaan richting station: de situatie voor fietsers verslechtert hier. Wat vindt het college? Kan de druk op de Vondellaan vanwege extra autoafslagen worden verminderd door bepaalde afslagen niet mogelijk te maken?
- Linksaf verbod op het Hoendiep: het is vreemd dat de ombouw tot zo ver in de stad ingrijpt.
- Waarom komt er minder groen rond het Julianaplein? Kan meer ambitie worden getoond dan uit de tekst van de optimalisatie blijkt? Wat gebeurt er als er geen geld blijkt te zijn?
- Spreker is het eens met de reactie van de PvdD op de insprekers.
- Compacter ontwerpen: bij de Laan van de Vrede is dit niet gelukt. Kan het daar echt niet?

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Sluit aan bij het OTB en de vorig jaar aangenomen moties.
- De Esperantotunnel moet er komen. De tekst over de optimalisatie is te zacht.
- Fietsers: de Papiermolenbrug wordt te summier beschreven. Kan er meer inzet komen om er een voor iedereen bruikbare fietsbrug van te maken?
- Aansluiting Hereweg: de fractie sluit aan bij de motie hierover waarop het college geen antwoord heeft gegeven. Kan door aanpassing van de snelheid de aansluiting worden gerealiseerd? Een andere mogelijkheid is door een aanpassing van de snelheid tot een ander ontwerp te komen door het aanpassen van de weefvakken en zo de afslag Hereweg te realiseren. Dit moet goed worden uitgezocht.
- De stad moet zich niet laten beperken in zijn mogelijkheden vanwege de status die het Rijk aan de weg geeft. Het verlagen van de snelheid moet op zijn effecten worden bekeken.
- Luchtkwaliteit: naast de snelheid hebben de openingen bij de deksels invloed op de vervuiling. Tot op welke afstand is de luchtkwaliteit voor kinderen gevaarlijk?

Mw. Klein Schaarsberg (Student en Stad):

- Heeft moeite met het bepalen van een helder standpunt vanwege de berekeningen die op de toekomst betrekking hebben. Er zijn verschillende dilemma's.
- Motie compacter ontwerpen: dit is nog niet goed uitgewerkt.
- Wat gebeurt er als de drie optimalisaties niet doorgaan? Kan de raad toch eisen dat een of meer optimalisaties doorgaan?
- Het is bijzonder dat er geen EU-subsidie komt omdat het project niet duurzaam genoeg is. Kan alsnog worden geprobeerd hier iets aan te doen? Hoe heeft de wethouder zich in de stuurgroep opgesteld?
- Afrit Hereweg: de fractie is er niet uit of die afrit voldoende voordelen oplevert.
- Fietsverbindingen: de fractie vindt dat hier meer aan moet worden gedaan. Is de wethouder bereid de kansen voor verdere verbeteringen te benutten?
- Het zoeken naar de beste inpassing binnen het bestaande plan moet verder gaan.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Dit is een tussenstand. Het Tracébesluit is het definitieve plan. Het wringt dat de raad daar niet meer over komt te praten.
- Veel zaken zijn duidelijk geworden, vooral voor bewoners.
- De snelheid op de ring: de fractie wil inzicht in de effecten van lagere snelheden dan 80 km/uur. Spreker hoopt dat er duidelijkheid is voor de raadsbehandeling.
- Luchtkwaliteit: klopt het dat de stad voldoet aan de normen 2015? Wat betekenen de normen die in 2018 worden ingevoerd?
- Luchtkwaliteit: de fractie stelt voor twee of drie meetpalen op te zetten. Maastricht doet dat ook. Dan kan blijken of de berekende cijfers kloppen met de werkelijke situatie.
- Barrierewerking: het is jammer dat nog geen zekerheid bestaat over bijvoorbeeld de Esperantotunnel en over het groen.

Verslag 11 juni 2014

Dhr. Luhoff (D66):

- De Kammingavarianten zijn moeilijk te vergelijken. Er zijn geen cijfers over doorstroming en reistijdswinst op verschillende plekken. Hoe gaat het verkeer zich gedragen? Waarin zit het verschil tussen het college en het projectbureau?
- D66 is blij met de aanpassingen op het Vrijheidsplein en op de Laan Corpus den Hoorn.
- De Esperantotunnel is cruciaal voor fietsers. D66 wil die verbinding behouden.
- Geluidschermen Stadspark en Piccardthof: hoe staat het hiermee?
- Groen in De Wijert: het is jammer dat het college de motie niet een-op-een uitvoert. Is een extra inzet mogelijk?

Wethouder De Rook:

- Schetst de geschiedenis en de totstandkoming van het project. De ombouw van de Zuidelijke Ringweg levert een grote bijdrage aan de autobereikbaarheid van de stad op de lange termijn.
- Bij de keuze van het beste alternatief zijn steeds de ruimtelijke kwaliteit en het draagvlak meegewogen. De wethouder verwijst naar de publieksenquête in 2007.
- Na de vaststelling van het bestuurlijk voorkeursalternatief zijn vele verbeteringen aangebracht. Ook zijn de nodige wensen van de raad gehonoreerd. Het klopt niet dat de stad steeds water bij de wijn moest doen.
- De Kammingavariant: de wethouder geeft uitleg bij de vier varianten. Twee varianten hebben nadelige effecten op de Vondellaan. Binnen de uitgangspunten en op basis van alleen de inhoud hebben de varianten geen positief effect.
- Via de verbindingsweg kan men van de Hereweg naar de A28, de A7 en naar het centrum rijden.
- De inspraak: er is veel gesproken tussen het projectbureau en de bewonersgroepen. De hoorzitting was uniek.
- Met de gereedschapskist zoals door dhr. Blom aanbevolen, zal nog naar De Wijert worden gekeken. Dit om de negatieve effecten te verzachten.
- De inrichtingsplannen worden per wijk aan de raad voorgelegd. Op een vraag van **dhr. Leemhuis (GroenLinks)**: het college ontvangt hiervoor graag eventuele opmerkingen van de fracties.
- De wethouder stuurt de raad een overzicht van de resultaten van de verschillende overleggen van bewonersgroepen met de gemeente. De zienswijzen lopen via de minister.
- De status van dit commissieoverleg: het college heeft gemeend deze tussenstap te maken. De wethouder zit in de stuurgroep en vestigt daar de aandacht op de moties en de inbreng van de commissie.
- De optimalisaties: de stuurgroep kiest via het behalen van aanbestedingsvoordelen een aanpak om de drie optimalisaties realiseren. De wethouder vindt dat de uitkomst van het gehele proces niet mag betekenen dat het technisch onmogelijk is om de drie optimalisaties uit te voeren. Als het via de aanbesteding niet lukt, kan het nog op een andere manier.
- Het college hecht net als de raad groot belang aan het realiseren van de Esperantotunnel.
- Stadspark/Piccardthof: de stuurgroep bekijkt of van het Stadspark tot aan Hoogkerk dubbellaags asfalt kan worden aangelegd. Mogelijk komt het antwoord voor de raadsvergadering.
- Fijnstof: de situatie in de stad zal na de ombouw van de ZRG beter zijn dan ervoor. Boven de mond van de deksels zijn de concentraties groter terwijl de concentratie op 100 meter afstand van de deksels weer normaal is. Er wordt nog bekeken of het planten van bomen rond de deksels de concentraties kan verminderen.
- Het meten van de luchtkwaliteit: het RIVM meet eens in de twee jaar. Het college ziet geen reden om bij de deksels te gaan meten omdat de normen in de nieuwe situatie ruim worden gehaald. De wethouder is niet tegen de wens van de heer Leemhuis om toch meetpalen te plaatsen en hij zal daartoe de kosten in kaart brengen. Op een vraag van **dhr. Koks (SP)**: aan de hand van de resultaten van de metingen kan de stad bekijken wat met een van de norm afwijkend resultaat wordt gedaan. Het is moeilijk te zeggen wat nieuwe normen in de verdere toekomst kunnen betekenen.
- Maximumsnelheid: het is niet mogelijk om met het aanpassen van de snelheid een aantal in de motie genoemde knelpunten op te lossen. De wethouder noemt het voorbeeld van de

Verslag 11 juni 2014

aansluiting van de Hereweg: dit is technisch niet mogelijk. De raad ontvangt per brief de uitleg inclusief de tekeningen.

- Vergroening: de wethouder maakt zich in de stuurgroep hard om minimaal dezelfde hoeveelheid groen te handhaven. Een vermindering is onacceptabel.
- Fietsverkeer: het college ontwikkelt een hoofdfietsroutekaart. Er is een investeringsbudget. Na vaststelling van het Tracébesluit gaat het ontwikkelen van fietsroutes verder.
- Fietsroute De Wijert naar hoofdstation: er is een veilige, ongelijkvloerse oplossing. Door de toevoeging van de Heerenveenvariant is sprake van een veilige oversteek.
- De Papiermolenbrug: ook de wethouder is niet gelukkig met de situatie op deze plek. Via de aanbesteding wordt gevraagd met fietsvriendelijke oplossingen te komen, zodat fietsers de ring kunnen passeren.
- De schermen bij het Stadspark/Piccardthof: de raad ontvangt voor de raadsvergadering van 25 juni 2014 de gevraagde informatie.
- Aardbevingsbestendigheid: dit wordt op dit moment in kaart gebracht. Dit kan invloed hebben op de eisen die aan de bebouwing worden gesteld. Het college vindt dat de kosten voor rekening van de NAM en het Rijk komen.
- Een tunnelvariant voor de ZRG is ooit bekeken maar afgewezen, omdat dan een aantal aansluitingen niet kunnen worden gerealiseerd.
- Waarde van huizen: zoals bij elk project is er een planschadeprocedure en kunnen mensen een beroep doen op nadeelcompensatie.
- De vraag van inspreker Mohammed Elkhier over het voetbalveldje: net als in Helpman bekijkt het college ook in De Wijert hoe het leed kan worden verzacht.
- De vraag van mw. Jongman over een lagere snelheid dan 80 km/uur: nergens in Nederland is bij de aanleg van nieuwe wegen gekozen voor een lagere snelheid dan 80 km/uur. Volgens het college lost een lagere snelheid niets op. Mw. Jongman ontvangt het gevraagde overzicht.
- De vraag van mw. Jongman over een vijfde Kammingavariant: de gevraagde informatie wordt indien mogelijk voor de raadsvergadering toegestuurd.
- De vraag van mw. Jongman over het compacter ontwerpen en de Laan van de Vrede: vanwege de positie van de weefvakken kan het niet anders.
- De verslagen van de stuurgroep: de wethouder is het eens met mw. Jongman dat sommige passages in de verslagen vraagtekens oproepen. Het gaat om passages zonder context en soms om standpunten van het bedrijfsleven.
- De snelheid op het tracé: tot Corpus den Hoorn is de snelheid 100 km/uur en vanaf dat punt is het 80 km/uur.

De collegebrief gaat als bspreekstuk naar de raad van 25 juni 2014.

C1. Ingekomen stukken

Er zijn geen opmerkingen.

C2. Vaststelling verslag 14 mei 2014

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 22.45 uur.