Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 13 oktober 2010

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

Datum:	woensdag 13 oktober 2010
Aanvang:	20:00 tot 23.30 uur UITERLIJK
Locatie:	Oude raadzaal
Voorzitter:	Mevrouw A.M.J. Riemersma
Griffier:	mevr. F. Hijlkema; (050) 367 76 89
Documenten:	**verslag 13 oktober** (pdf)

A. Algemeen deel

A.1. Opening en mededelingen

A.2. Vaststelling agenda

A.3. Lange-termijnagenda en lijst moties en toezeggingen

A.4. Conformstukken
Raadsvoorstel: Aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg Groningen
Raadsvoorstel: Verplaatsen van de bebouwde komgrens aan het Euvelgunnetracé
Raadsvoorstel: Kredietaanvraag herinrichting Steentilstraat
Raadsvoorstel: Kredietaanvraag ombouw Oostelijke Ringweg
Raadsvoorstel: Kredietaanvraag aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg
Raadsvoorstel - gr10.2374818 (pdf)
Raadsvoorstel - gr10.2374817. (pdf)
Raadsvoorstel - gr10.2380728. (pdf)
Raadsvoorstel - gr10.2412541. (pdf)
Raadsvoorstel - gr10.2414230. (pdf)

A.5. Rondvraag

B. Inhoudelijk deel

B.1. Raadsvoorstel: Regio Tram - start voorbereiding aanbesteding
Raadsvoorstel - gr10.2383670. (pdf)

B.2. Collegebrief d.d. 10 september 2010: Sleutelrapportage januari-april 2010 (alleen voor de Beheer en Verkeer onderwerpen)
Collegebrief - gr10.2380773. (pdf)

C. Huishoudelijk deel

C.1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

C.2. Vaststelling verslag vergadering d.d. 15 september 2010
verslag 15 september (pdf)

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

verslag 13 oktober

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

BV nr.: 10/08
Datum: 13 oktober 2010
Plaats: Nieuwe raadzaal
Tijd: 20.00 – 23.40 uur

Aanwezig: mw. A.M.J. Riemersma (voorzitter), dhr. A. de Rooij (PvdA), dhr. J. Spakman (PvdA), dhr. W. Moes (PvdA), dhr. J. Evenhuis (VVD), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. J. Seton (CDA), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. V.G.F. Möhlmann (GroenLinks), dhr. J. Luhoff (D'66), dhr. P.S. de Rook (D66), mw. H. Rademaker (SP), dhr. J.P. Dijk (SP), mw. I. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. R.J. Prummel (Stadspartij), mw. R.J.A.M. Krüders (Student&Stad), dhr. J. van Rooij (Student&Stad), dhr. G.J. Kelder (PvdD).
De wethouders: mw. C.T. Dekker, mw. J. A. Visscher.
Namens de griffie: mw. F. Hijlkema (commissiegriffier).
Afwezig met kennisgeving: wethouder De Vries, dhr. G.J.D. Offerman (Stadspartij).
Verslag: dhr. Z. Jeuring (Notuleerservice Nederland).

A.1. Mededelingen voorzitter en wethouders
De voorzitter:
- De heren Dijk en Van Rooij worden welkom geheten.
- Op 14 oktober is de bijeenkomst van raden en staten van de regio Groningen-Assen.

Wethouder Visscher:
- Het ministerie van VROM noemt Lentekriebels een mooi voorbeeld voor de aanpak van zwerfvuil.

Wethouder Dekker:
- Fietsenstalling Peperstraat: niet open op 1 oktober vanwege probleem met de bouwvergunning. De opening is begin 2011.
- Verzoek mw. Jongman voor kaartverkoop achterzijde station: dit gaat begin 2011 van start.
- Welke fietser als eerste bij groen: er komt een bericht in Groninger weekbladen.
- Klachten beheer openbare ruimte Hoornse Meer: vergelijkbaar aantal als in andere wijken.

Wethouder Dekker geeft uitleg bij de vandaag aan de raad gestuurde brief over de businesscase Regiotram.
Dhr. De Rooij (PvdA):
- Deze brief is vanmiddag in het presidium besproken. Het presidium stelt voor eerst de brief te bespreken en daarna kort te schorsen voor overleg van de fractievoorzitters om te besluiten over het vervolg van de agenda.

A.2. Vaststelling agenda
Op verzoek van het presidium wordt de brief van het college van vandaag over de businesscase als agendapunt A.2.a aan de agenda toegevoegd.
Op verzoek van **mw. Koebrugge** wordt het conformstuk Steentilstraat van de agenda afgevoerd.
De agenda wordt met inachtneming van het bovenstaande gewijzigd vastgesteld.

Toegevoegd agendapunt A.2.a.
Collegebrief d.d. 13 oktober 2010: Businesscase Regiotram
Dhr. De Rooij (PvdA):
- De fractie is niet blij. Hoe staat het met de deskundigheid van de deskundigen. Wanneer was dit bekend? Wat zijn de gevolgen? Wat is de invloed van de 17,5 miljoen euro op de besluitvorming? Het voor de tram vastgestelde bedrag blijft onveranderd.

Mw. Jongman (CU):

- Grote tegenvaller. Is het een maximaal tekort? Kan het nog worden voorkomen? Is het een vrijbrief voor extra middelen? Wat zijn de gevolgen voor de besluitvorming?

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Het ligt niet aan de deskundigen maar aan het project zelf: het plan bevat grote onzekerheden, die zijn nog niet opgelost. Het zou verstandig zijn om ook nu vast te houden aan het vastgestelde bedrag.
- Complimenten dat het college de raad tijdig heeft geïnformeerd, dat is volgens de afspraken.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- De raad is afhankelijk van deskundigen. Goed dat de brief is geschreven. De fractie stelt voor het debat uit te stellen tot december, net als de Staten.

Dhr. Seton (CDA):

- Een groot probleem. Goed dat het college de raad informeert. Waar is het fout gegaan in het proces? De stuurgroep zag het niet. Is er kans op nog eens een dergelijke fout? Hoe kijkt het college tegen het proces aan? Wat betekent dit voor de planning en voor de risico's op andere terreinen? Mogelijk kan de discussie nu niet worden gevoerd.
- Onzekerheden: duidelijk dat die blijven. Een zekerheid was dat de businesscase af zou zijn. CDA heeft er moeite mee dat die pas in voorjaar 2011 zeker is.

Mw. Rademaker (SP):

- Overvallen door de brief. Toch goed dat de brief er is. Moeilijk om consequenties te overzien. Wat indien de business case niet sluitend kan worden gemaakt? Wat als geen dekking voor de 17,5 miljoen wordt gevonden? Wat zijn de gevolgen voor de aanbestedingsprocedure?

Dhr. Gijsbertsen (GL):

- Een grote domper. De raad is afhankelijk van deskundigheid van anderen. Hoe kan het dat de stuurgroep niet op hoogte is? Was het niet sneller te constateren?
- Eventueel niet behandelen: dit hangt af van de consequenties van het voorliggende raadsvoorstel voor het verloop van het proces. Worden de 17,5 miljoen dan uitgegeven? Dat is niet de bedoeling. Er mag ook geen onvermijdelijk iets in het proces sluipen.

Dhr. Luhoff (D66):

- Fiks probleem. Hoe wil het college dit probleem oplossen? Hoe heeft dit kunnen gebeuren? Met welke maatregelen is dit te voorkomen?

Dhr. Kelder (PvdD):

- Eens met dhr. Evenhuis.

Dhr. Van Rooij (S&S):

- Eens met door PvdA, CDA en CU benoemde pijnpunten. Wat is de visie van de wethouder?

Wethouder Dekker:

- De tegenvaller moet de komende maanden gedetermineerd worden, anders is er een fiks probleem.
- De wethouder legt uit dat de tram een noodzaak is i.v.m. een bereikbare stad.
- De wethouder was op 30 september op de hoogte.
- De gehele businesscase inclusief het rentedeel is voortdurend met de stuurgroep bekeken.
- De opsteller van de businesscase zei dat het landelijk een gebruikelijke methode is en dat ervan uitgegaan kan worden dat de afspraak met het Rijk tot stand komt. De wethouder wil en kan daar nu niet van uitgaan.
- Gemeente heeft geen afspraak met het Rijk, daarom voldoet onderbouwing van de 17,5 miljoen niet aan de criteria behoedzaamheid en objectiveerbaarheid.
- Effecten voor de besluitvorming: de raad neemt een besluit, maar het college vindt dat het geen effect voor de besluitvorming hoeft te hebben. Het college stelt voor op 20 oktober te besluiten om door te gaan.
- Vertraging is niet goed, dat zal het college dus niet snel voorstellen.
- Het is geen vrijbrief voor extra geld. Het vastgestelde bedrag blijft 307 miljoen.
- Er is nog een lange rit te gaan tot de raad definitief 'go' zegt. Er is geen onomkeerbare situatie.
- De wethouder schetst het proces van de aanbesteding.

- In de tussentijd wordt bekeken of er met het Rijk een afspraak is te maken.
- De businesscase is niet statisch, hij verandert in de loop van het proces als zaken verder worden ingevuld. Ook in het proces met de markt kunnen cijfers veranderen. Gekwalificeerde partijen maken straks een eigen businesscase.
- N.a.v. vraag **Seton**: ondanks deze tegenvaller en de onzekerheden kan proces doorgaan.
- N.a.v. vraag **Prummel**: de dekking van de 17,5 miljoen moet komende maanden blijken. Het voorstel is om door te gaan met het project en de aanbesteding te starten. De gunning is nu niet aan de orde.
- N.a.v. vraag **De Rooij**, hoe hoog de kosten zijn als het raadsvoorstel vandaag niet wordt behandeld, antwoordt de wethouder dat er in december geen handtekening is vanuit het Rijk. Ook zal er de komende 4 tot 6 weken geen echt nieuwe informatie zijn.
- N.a.v. vervolgvraag **De Rooij**: de wethouder schetst het proces en het tijdpad. In maart 2011 is nieuwe informatie beschikbaar. De gunning en het definitieve besluit vinden in november 2012 plaats. De wethouder kan zich voorstellen dat in juni 2011 naast het voorlopig ontwerp lijn 2 eveneens de geactualiseerde businesscase met de raad wordt besproken.

Dhr. De Rooij (PvdA):

- Concludeert dat uitstel tot het moment dat meer zekerheid bestaat, een vertraging van bijna een jaar oplevert.

Dhr. Pummel (Stadspartij):

- De raad krijgt niet de zekerheid die ooit is toegezegd. De conclusie van de Stadspartij is dat het plan nog niet helemaal rijp is.
- Spreker stelt voor de vergadering kort te schorsen voor overleg van de fractievoorzitters.

De vergadering wordt gedurende 10 minuten geschorst voor overleg van het presidium.

De voorzitter heropent de vergadering.
Dhr. De Rooij (PvdA) geeft een verklaring namens het presidium:

- Het presidium heeft in meerderheid besloten het raadsvoorstel vandaag in de commissie en volgende week in de raad te behandelen, onder de voorwaarde dat het college toezegt een brief te sturen waarin wordt uitgelegd en hard gemaakt hoe het college zorgt dat dit soort onaangenaamheden niet weer plaatsvindt. De brief zal in november bij de raad moeten komen.

Wethouder Dekker:

- Zegt toe dat de raad de brief zal ontvangen. In die brief wordt geschetst hoe het zo gekomen is en zullen maatregelen worden opgenomen om herhaling te voorkomen.
- De wethouder verwijst naar de presentatie van vandaag van AT Osborne voor de Provinciale Staten. AT Osborne handhaaft haar oordeel dat dankzij de conservatieve schattingen in de resterende businesscase, er nog steeds sprake is van een solide plan. De presentatie zal aan de raad worden gestuurd.

Het agendapunt B.2. Sleutelrapportage wordt doorgeschoven naar de volgende bijeenkomst.

A.3. Langetermijnagenda en lijst van moties en toezeggingen
Geen opmerkingen.

A.4. Conformstukken

1. Raadsvoorstel: Aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg Groningen

Inspreker dhr. Menger zegt dat het project niet goed scoort bij de bevolking en dat de communicatie niet goed is verlopen, onder andere richting Wijert Noord. De verdiepte ligging spreekt minder aan dan ondertunneling. De A7 is een rijksweg, dus moet het Rijk betalen. De raad zou zijn onderzoeksrecht moeten gebruiken voor de tunnelvariant. Dat vergroot de objectiviteit.
Inspreker dhr. Van der Veen gaat in op de bestuursovereenkomst van 10 december 2009. De gemeente is bevoegd gezag voor de A7. Hieraan wordt te weinig gevolg gegeven, vooral in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen naar de Eemshaven. Spreker gaat vervolgens in op de posten die uit de 624 miljoen euro moeten worden betaald. Een ander punt is de nadeelcompensatie. Het

bedrijfsleven en huizenbezitters langs het traject zullen een flinke claim leggen op het budget. Een goede begroting van de posten is nodig.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Wanneer is de raad geïnformeerd over het stagneren van het project vanwege de aanstelling van een nieuwe projectdirecteur?

Mw. Koebrugge (VVD):

- Heeft nadere informatie opgevraagd. Wil meer inzicht in de concrete plankosten.

Dhr. Luhoff (D66):

- Eens met de PvdA over de vertraging, zie ook de sleutelrapportage.

Mw. Jongman (CU):

- Eens met de PvdA, het gevoel bestaat dat het stil staat. Wanneer wordt het concreter?

Wethouder Dekker:

- Er is geen sprake van kredietoverschrijding, de 990 miljoen zijn deels werken voor derden. Die kosten komen ten laste van Rijkswaterstaat.
- Het gevraagde extra krediet gaat over wat de gemeente zelf moet financieren.
- De vraag over vertraging: gewezen wordt op de tekst van de sleutelrapportage over de projectorganisatie. Volgens de wethouder is geen sprake van vertraging.
- De vraag over plankosten: toezegging dat de raad de begroting van de projectorganisatie ontvangt.

2. Raadsvoorstel: Verplaatsen van de bebouwde komgrens aan het Euvelgunnetracé

3. Raadsvoorstel: Kredietaanvraag herinrichting Steentilstraat

Is van de agenda afgevoerd wegens het vermelden van verkeerde data.

4. Raadsvoorstel: Kredietaanvraag ombouw Oostelijke Ringweg

5. Raadsvoorstel: Kredietaanvraag aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg

De conformstukken onder 1, 2, 4 en 5 gaan naar de raad van 20 oktober 2010.

A.5. Rondvraag

Dhr. Spakman (PvdA):

- De ondergrondse glascontainers in winkelcentrum De Beren zijn verwijderd. Op het plein staan nieuwe, lelijke exemplaren. Graag een toelichting.

Dhr. Seton (CDA):

- Parkeren Kop van Oost, de regeling schrijnende gevallen: het blijkt dat de dienst een aanvraag niet heeft doorgestuurd naar de wethouder. Hoe zit dit?
- Glascontainers winkelcentrum De Beren
- Kan vaker overdag, dus zichtbaar, de straat worden schoongemaakt vanwege het positieve effect?

Mw. Jongman (PvdA):

- De overweg Paterswoldseweg is vaak dicht zonder dat een trein passeert.
- Afslag McDonald's bij Hoendiep: er zijn blokjes geplaatst. Is geëvalueerd hoe dit werkt? Dit i.v.m. de veiligheid van voetgangers en fietsers.

Dhr. Dijk (SP):

- Sluit zich aan bij de vraag van de heer Seton over de parkeervergunningen Kop van Oost.

Wethouder Visscher:

- Glascontainers De Beren: die waren verkeerd geplaatst, zijn weggehaald en wat er nu staat is een tijdelijke oplossing. Volgende keer wordt beter nagedacht.
- Het klopt dat zichtbaarheid bij het schoonmaken van straten effect heeft. Er wordt al het nodige gedaan. Goede suggesties welkom. Het principe is akkoord.

Wethouder Dekker:

- Kop van Oost: de wethouder legt de bedoeling van de afspraken uit. Het is niet de bedoeling dat elke aanvrager bij de wethouder komt. Het gaat om een specifieke groep.
- Rode blokjes Hoendiep: de evaluatie komt op 1 januari 2011.
- Spoorovergang Paterswoldseweg: de wethouder neemt contact op met ProRail.

verslag 13 oktober

B.1. Raadsvoorstel: Regio Tram – start voorbereiding aanbesteding
Dhr. Bouwhuis spreekt in namens de Raad van Bestuur van het UMCG. Het UMCG is blij met de gekozen tracés voor de beide tramlijnen die zorgen voor een uitstekende ontsluiting aan zowel de noord- als de zuidzijde. Zorgen zijn er nog over de algemene bereikbaarheid van het UMCG. Spreker wijst op de auto-ontsluiting over de Oosterhamrikkade en verzoekt nog eens beide alternatieven door te rekenen en na te gaan of het alternatief Vinkenstraat tot de mogelijkheden behoort.
Dhr. Veldman spreekt in namens de BOB (Bewonersorganisatie Beijum) en wijst op het verzoek tot uitstel vanuit de BOB. Het gaat om de regiotram. Vanaf 2016 is er 4 tot 5 jaar geen tram die de regio ingaat. Spreker wijst verder op het nadeel van het overstappen. Met uitstel kan het weglekken van passagiers worden voorkomen en kan aan gewenning worden gedaan.
Dhr. Evenhuis (VVD):

- De VVD bespreekt vanavond en volgende week in de raad het volgende: de inspraak, de tramplannen, financiën, knelpunten en risico's en de Translohr.
- De VVD geeft commentaar op alle 14 te nemen besluiten.
- Vooraf: het trambeleid is zeldzaam krachtdadig. De fractie waardeert de open houding van de wethouder in verband met het alternatief de Translohr.
- Inspraak BOB: overstappen en weglek van passagiers. Wat is de reactie van de wethouder?
- De Fietsersbond zegt: handhaaf de fietspaden Zuiderdiep. Wat vindt de wethouder?
- Ondernemers Kattendiep: graag de bevoorrading borgen. Kan dat?
- Inspraak UMCG: hoe oordeelt de wethouder over de vergelijking van de twee alternatieven?
- Koppelingsvariant en de verandering van de tracés: is nieuwe inspraak nodig?
- Kruising Stationsweg-Hereweg: kan de raad informatie over de simulatie krijgen?
- Kruising Kattendiep-Damsterdiep: haalbaarheid is moeilijk.
- Het doorschuiven van vier trams naar later, mogelijk pas naar 2027: wordt de doorgeleiding niet een erg onzekere zaak met kans op alleen een stadstram?
- Is de wethouder bereid in de raad te verklaren dat het echt 307 miljoen euro blijft?

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- De wijken en de stad hebben meer na- dan voordelen bij de tram. Het tramplan is alleen begrijpelijk als schakel in een veel groter OV-systeem rond Groningen.
- Nu aanbesteden is te vroeg, het tracé voor lijn 2 is nog niet vastgesteld. Er is een nieuw verkeerscirculatieplan nodig. Zie de reactie van het UMCG. Er is een fietsplan nodig. De kostenberekeningen zijn een slag in de lucht. Rijden op het spoor is onzeker. Onduidelijkheid over verkeersbewegingen rond het station. De raad moet alle risicoanalyses zien. Er moeten betrouwbaarder schattingen plaatsvinden.
- De manier van aanbesteden moet opnieuw worden bekeken.
- De financiering staat op losse schroeven.
- De files rond de stad moeten minder. Daarvoor is een tram nodig naar bv. Leek en Eelde.
- De Stadspartij heeft in een brief becijferd dat de bandbreedte eerder 150 dan 103 miljoen is.

Dhr. Kelder (PvdD):

- De fractie staat in principe positief tegenover de regiotram. Er zijn nog wel enkele vragen.
- De Fietsersbond: hun opmerkingen goed bekijken.
- Inspraak BOB: graag reactie op het verzoek tot uitstel.
- Twijfel over tracé lijn 2. Tram liever niet over Grote Markt.
- De PvdD verzoekt het college pas met de aanleg van de lijnen 1 en 2 te beginnen als ook met de tracés buiten de stad kan worden begonnen. Pas als gehele 'plaatje' bekend is, kan raad een weloverwogen oordeel geven.

Dhr. De Rooij (PvdA):

- Waarom doen we dit: in het belang van de bereikbaarheid van de stad en van de werkgelegenheid.
- Spreker schetst het proces, van stadstram naar regiotram.
- Het resultaat is verbeterd door de inspraak, dat is zorgvuldig gebeurd. Veel lof daarvoor.
- Manier van aanbesteden: waarom is de duur van de concessie 22 jaar? Kan het korter?
- Blij dat regiolijn er komt, de mening van het BOB wordt niet gedeeld.

- Jammer dat tracé Vinkenstraat er niet komt. PvdA deelt de zorgen van het UMCG over de bereikbaarheid. Hoe wil het college daarmee aan de slag?
- N.a.v. opmerking Stadspartij: goed om het verkeerscirculatieplan te herzien.

Dhr. Van Rooij (S&S):

- Algemeen oordeel over tram: beste manier van vervoer, positief oordeel.
- Bezwaren BOB zijn te ondervangen: een goede overstap is mogelijk.
- Lijn 1: halte Zernikelaan verplaatsen richting gebouwen.
- Lijn 2: Kardinge ziet er goed uit. Jammer dat Meerstad niet wordt aangesloten.
- Wijkontwikkeling Oosterpark is wel nodig.
- Deelt zorg van UMCG. Bereikbaarheid komt nog ter sprake.
- Veiligheid fietsers van groot belang. Een fietsroute voor het stadhuis langs zou goed zijn.
- Financiering en risicomanagement op orde brengen. De fractie heeft een groot aantal vragen gesteld en antwoorden gekregen. Er resteren nog enkele vragen.
- De aanbestedingsprocedure is nieuw: heeft de gemeente voldoende kennis om deze goed te volgen?

Dhr. Gijsbertsen (GL):

- De inhoudelijke keuze voor de tram steunt GL nog volop. Doorrijden naar de regio is belangrijk, het perspectief is er.
- Het is duidelijk dat zorgvuldig wordt gewerkt, de aannames zijn behoudend.
- Complimenten voor het verwerken van inspraakreacties.
- Alternatief Vinkenstraat: ook GL zou voor dat alternatief hebben gekozen. Eens met de woorden van dhr. De Rooij.
- Financiën en risico's: het college vraagt 11 miljoen om de risico's over te dragen op de opdrachtnemer. GL vindt de geïntegreerde aanbesteding een goede koers.
- Een aantal risico's blijft bij de gemeente. Kan college zeggen wat met de weerstandscapaciteit gebeurt?
- Inpassing fietsers: op Zuiderdiep goed regelen, goede fietsverbinding is daar nodig.
- Kattenhage: eens met Fietsersbond, fietsstrook richting Grote Markt.
- Eens met Fietsersbond voor fietsverbinding over Van Starkenborgkanaal. Graag reactie.
- Fietsroute rechtstreeks over Grote Markt: kan dat nog?
- Groenparagraaf ontbreekt. GL pleit voor volledige groencompensatie. Groenstructuur in de stad mag niet worden aangetast.

Mw. Jongman (CU):

- CU heeft positieve houding tegenover de regiotram, het biedt een oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem van de stad Groningen. Mensen uit de auto krijgen is een punt van stad en regio. Daarnaast gaat het om meer mensen op de fiets en in het OV, P+R, e.d.
- Is er een plan B als bijvoorbeeld de bijdragen uit de regio niet komen?
- Wanneer komt meer inzicht in de aangegeven financiële risico's?
- CU gaat in de raad volgende week voorstellen om als raad de businesscase te laten onderzoeken. Het is een controle op basis van vertrouwen. Het moet gaan om een van de toekomstige businesscases, op weg naar het finale oordeel door de raad.
- Auto's aan de rand van de stad parkeren en dan de tram nemen is ideaal, zie Franse ervaringen.
- Graag visie van het college op de inspraak vanuit het UMCG over het Oosterhamriktracé.
- Graag reactie van het college op de inspraak van BOB.
- Hoe wordt de raad tijdens de aanbestedingsprocedure geïnformeerd?
- Rijksbezuiniging op het OV: is er invloed op dit project?
- Vanaf 2020 de regiotram: draagt de stad dan bij aan de regio?

Mw. Rademaker (SP):

- Groei mobiliteit moet worden opgevangen met OV en met de fiets, en niet met auto's.
- SP is positief over de tram, nog wel enkele zorgpunten.
- Financiën: plafondbedrag is het uiterste. Nu geen onomkeerbare besluiten nemen.
- Heeft het college bij de businesscase naar versobering gekeken?

- Vermindering bdu-gelden: wanneer wordt dit in de businesscase doorgerekend? Welke gevolgen heeft de korting op het overige OV in de stad?
- Plankosten ROEZ: SP is verbaasd dat deze nog niet eerder waren gedekt. Hoe hoog zijn de kosten en welke dekking wordt gekozen?
- Uit welke middelen worden aanpassingen buiten de scope van de tram betaald?
- Gemeentelijke restrisico's: is al voldoende weerstandscapaciteit opgebouwd?
- Tegenvallende reizigersopbrengsten: dit wordt 50-50 verdeeld tussen gemeente en provincie. Heeft dat consequenties voor het OV in stad en ommeland? Gaat het OV-bureau dat betalen?
- De keuze voor het Oosterhamriktracé is terecht vanwege meerkosten voor de Vinkenstraat. Graag reactie van het college op de vraag van UMCG over auto-toegankelijkheid. Kan dit via het Oosterhamriktracé?
- Compensatie voor ondernemers: zie het voorbeeld Damsterdiep, een onafhankelijk fonds met onafhankelijke beoordeling. Het college heeft dit al toegezegd, dus prima.
- Graag antwoorden op de vragen over de financiën, zodat SP een goede afweging kan maken.

Dhr. Luhoff (D66):

- Het is een complex project. D66 blijft voorstander van de tram.
- Weerstandsvermogen: wanneer ontstaat inzicht in de omvang?
- Er volgen nog vele stappen: definitieve ontwerpen van de lijnen, vaststellen van bestemmingsplannen, vaststellen van een leidraad. Alle halverwege 2012. Graag een toezegging van het college dat de raad een overzicht krijgt wanneer deze besluiten plaatsvinden.
- Nieuwe manier van aanbesteding. Is de overheid voldoende deskundig? Zie vandaag. Hoe kan zoiets worden voorkomen? Er is al de toezegging van een collegebrief.
- Verzoek BOB om uitstel is niet aan de orde, er komt nog een uitgebreid traject. Nu moet vaart worden gemaakt.
- UMCG: hoe wordt de visie Oosterhamriktracé verder vorm gegeven?
- Eerst een stadstram is prima. Over de tram in de regio wordt pas een beslissing genomen als de kosten daarvan bekend zijn. Als die redelijk zijn, stemt D66 in met de regiotram.

Dhr. Seton (CDA):

- Over het project: een fundamentele vraag is of de regiotram voor de stad het meest geschikte concept is. De keuze voor de regiotram is voor het CDA helder. Vervolgens moet goed worden gekeken of het plan haalbaar en betaalbaar is. Het college doet dat, maar het CDA is niet gelukkig met de onderbouwing.
- Op het bij elkaar brengen van gelden is het nodige af te dingen. De manier van het omgaan met risico's is een zorgpunt.
- Risico's naar de markt: is dat wel juist en terecht? Kan de markt die risico's wel dragen? Wat indien een marktpartij failliet gaat?
- Geld voor ringwegen wordt vanaf 2016 na afronding oostelijke ringweg ingezet voor de tram: wat gebeurt met de overige ringwegen?
- Overige risico's staan pm op bladzijde 11. Toch kan het verwachte aanbestedingsvoordeel tegenvallen. Binnen het raamwerk regiorail bestaat een probleem van maximaal 12,5 miljoen voor de gemeente: wordt daarmee dat risico gedekt zoals bedoeld in beslispunt XIV in het raadsvoorstel?
- In de uitvoering moet steeds conservatief worden gehandeld. Dat gebeurt nog onvoldoende.
- UMCG: wil het college het alternatief Vinkenstraat opnieuw bezien?
- Sluit aan bij de vraag van CU over plan B. Wat als de voorspelde reizigersaantallen naar beneden moeten worden bijgesteld?
- Raadsvoorstel businesscase: CDA staat er in principe positief tegenover. De controlerende taak van de raad is aan de orde.
- Positief zijn: de koppelingsvariant, de halte Zonnelaan.
- Er is nog het nodige te doen op gebied van financiën en risicobeheersing.

Wethouder Dekker:

- Van de niet beantwoorde vragen komen de antwoorden schriftelijk naar de raad.

verslag 13 oktober

- De regiotram is onderdeel van het raamwerk Regiorail. Het is een OV-systeem met autosysteem en met P+R.
- Het plan B is: dat is als er geen tram komt, dat de stad verstopt raakt met nog meer bussen. Die bussen voor al die extra reizigers kosten jaarlijks 5 tot 8 miljoen euro extra. Dat geld is er niet.
- College is blij met de koppelingsvariant, dat kan binnen de huidige exploitatie.
- Het project wordt op een zorgvuldige manier voorbereid. Veel onderzoek, veel overleg, alternatieven en participatie.
- Risico's zijn niet te voorkomen, ze zijn wel te beheersen door maatregelen te treffen. De 17,5 miljoen zal moeten worden opgelost, anders is er een groot probleem.
- De wethouder begrijpt de reactie van BOB niet. Beijum wordt goed bediend.
- UMCG: het klopt niet dat er al een besluit is genomen over de auto-ontsluiting.
- Vinkenstraat: het college is voor het alternatief Vinkenstraat als het extra benodigde geld er zou zijn, investering 22,5 miljoen en exploitatie 0,8 miljoen euro. Dat alternatief heeft voordelen voor de auto-ontsluiting en de wijkvernieuwing Oosterpark.
- Overigens heeft de wijkvernieuwing Oosterpark 7,5 miljoen gekregen.
- Als de raad de Vinkenstraat wil, moet daar vanwege de komende aanbesteding nu een besluit over worden genomen en zal het extra geld moeten worden gevonden.
- Halte Zernikelaan: zo gekozen vanwege de aansluiting met de P+R.
- Fietspad Grote Markt: er ligt een voorlopige schets. De fietsroute komt terug in het plan voor de Grote Markt.
- Fietsroute Zuiderdiep moet vanwege de inpassing van de tram beslist aan de zuidzijde.
- De manier van aanbesteden: de risico's bij de markt leggen, is een goede stap. Sommige risico's kunnen terugkomen bij de gemeente, met als consequentie dat de plafondprijs daalt. Als dit zich voordoet, wordt het aan de raad voorgelegd.
- De wethouder legt uit wat nieuw is aan deze manier van aanbesteden. Onderdeel is de risico's vooraf in kaart brengen en er een premie aan koppelen.
- Wat als de marktpartij omvalt: de wethouder stuurt de raad een hierover opgesteld memo.
- Niet alle risico's zitten in businesscase: dat zijn restrisico's die nog niet bekend zijn, bijvoorbeeld een andere inflatie of gewijzigde reizigersopbrengsten. Deze laatste is conservatief geraamd.
- De X-factor is niet meegenomen.
- Bij tegenvallende reizigersopbrengsten: provincie en gemeente staan vijf jaar garant, zodat geen bezuinigingen plaatsvinden in het OV-systeem, dus ook niet bij de bussen. Dit is nog niet berekend, omdat de cijfers een andere kant op wijzen.
- De pm-post weerstandsvermogen is nu niet in te vullen. De wethouder zegt toe dat getracht gaat worden deze post in te vullen.
- De periode van 22,5 jaar volgt uit een EU-richtlijn.
- De wens van CU om de businesscase extern te laten testen: AT Osborne heeft dat met de huidige businesscase gedaan. De businesscase verandert in de loop van de tijd. Het verzoek van de CU is een zaak van de raad.
- Groenbeleid: het college heeft volgens het groenstructuurplan gewerkt. De vragen van GL worden schriftelijk beantwoord.
- De raad ontvangt een procesoverzicht en een tijdpad met beslismomenten.
- Bdu-gelden hebben een beperkt effect op het OV-bureau.
- De wethouder vergelijkt tram en bus: de tram heeft een kostendekkendheidsgraad van 87,5%, de bus van 30-50%. Van de 9 miljoen exploitatielasten bij de tram wordt slechts voor een bedrag van 1,4 miljoen euro een beroep op de bdu-gelden gedaan. Nogmaals: zou alles met bussen moeten worden gedaan, dan is 5 tot 8 miljoen euro extra nodig voor de exploitatie. Hoe kijkt de Stadspartij tegen deze cijfers aan?
- Schriftelijke vragen voor donderdag 12.00 uur gesteld, worden op tijd beantwoord.

B.2. Collegebrief d.d. 10 september 2010: Sleutelrapportage januari-april 2010
Dit agendapunt is doorgeschoven naar de volgende vergadering.

C.1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
Mw. Jongman (CU):
- Verzoekt de brief Koeriersterweg te agenderen.

C.2. Vaststelling verslag raadscommissie Beheer en Verkeer van 15 september 2010
Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 23.40 uur.

Toezeggingen:
Wethouder Visscher:
Geen toezeggingen

Wethouder Dekker:
Bij agendapunt A.2a (toegevoegd) Collegebrief d.d. 13 oktober 2010: Businesscase Regiotram:
- De wethouder zegt toe in november een brief aan de commissie/raad te sturen over hoe het verschil van 17 miljoen heeft kunnen ontstaan (wat is er mis gegaan) en welke checks en balances het college kan aangeven om dit voortaan te voorkomen
- De wethouder zegt eveneens toe aan AT/Osboorne te vragen hun oordeel schriftelijk ter kennis te brengen van de raad.

Bij agendapunt A.4: Raadsvoorstel aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg Groningen:
- De wethouder zegt toe de begroting van de plankosten aan de commissie te verstrekken

Bij agendapunt A.5 Rondvraag:
- De wethouder zegt toe uit te zoeken hoe het kan dat de spoorwegovergang Paterswoldseweg/ Niemeijer zo lang dicht blijft en dit aan de commissie te rapporteren.

Bij agendapunt B.1. Raadsvoorstel: Regio Tram – start voorbereiding aanbesteding
- De wethouder zegt toe dat vragen die tijdens de vergadering niet kunnen worden beantwoord, indien schriftelijk ingediend voor donderdag 12.00 uur, vrijdag a.s. (uiterlijk maandagochtend) zullen worden beantwoord.
- De wethouder zegt toe de commissie een route/tijdtabel te verstrekken

Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2009-2010
Ons kenmerk: RO 10.2364073
Registratienummer : GR 10.
Ingekomen op :

Onderwerp: Aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg Groningen

Groningen, - 2 SEP 2010

Aan de raad,

Inleiding.
Voor de kosten van de voorbereiding van het in 2009 gepresenteerde Bestuurlijk Voorkeursalternatief voor de Zuidelijke Ringweg Groningen heeft u op 17 december 2008 (€ 400.000,--) en op 25 november 2009 (€ 500.000,--) kredieten beschikbaar gesteld, totaal derhalve € 900.000,--. Bij laatstgenoemd besluit in 2009 hebben we aangegeven dat over de verdeling van de kosten, c.q. de mate waarin de kosten uit het project gedekt kunnen worden, nadere besluitvorming in de stuurgroep Zuidelijke Ringweg moet worden genomen. De kosten die uiteindelijk voor rekening van de gemeente Groningen komen dienen ten laste te komen van het beschikbare plankostenkrediet.

Als bekend is het project Zuidelijke Ringweg de afgelopen periode enigszins gestagneerd in afwachting van de benoeming van een nieuwe projectdirecteur. Deze nieuwe projectdirecteur is recentelijk aangesteld. Daarmee zal de komende periode verder worden gewerkt aan de uitwerking van het bestuurlijk voorkeursalternatief. Het gaat dan om de uitwerking van zaken als:

- benodigde verkeerscapaciteit: aantal rijbanen hoofdrijbaan en aantal rijbanen en ligging parallelstructuur;
- vormgeving kruisingen, met name Vrijheidsplein en Europaplein;
- dwarsverbindingen OV-fiets;
- leefomgeving
  - barrièrewerking
  - ruimtelijke inpassing
- uitwerking deksels
  - tunnelwetgeving
  - hoogte lengte van deksels
- geluidsisolatie aan de gevels.

2374818

SE.4.C

Tevens zal een plan van aanpak worden opgesteld, onder meer met een uitwerking van taken en verantwoordelijkheden van de betrokken overheidspartijen. Daarbij zal tevens een fasering worden uitgewerkt.

Mede door de stagnatie in de voortgang van het project is ook nog geen definitieve overeenstemming bereikt over de verdeling van de plankosten, die momenteel rond € 990.000,-- bedragen. Onze inzet blijft, dat de gemaakte plankosten voor de Zuidelijke Ringweg Groningen in principe ten laste van het beschikbare budget voor de Zuidelijke Ringweg Groningen dienen te komen. Vooruitlopend op een besluit in de Stuurgroep Zuidelijke Ringweg over de verdeling van deze kosten willen we het plankostenkrediet verhogen met een bedrag van rond de € 250.000,--. Hiermee voorkomen we een begrotingsonrechtmatigheid.

Interne organisatiekosten.
Naast de kosten voor de projectorganisatie worden ook intern uren en kosten gemaakt. Het gaat dan om het beoordelen van de producten van de projectorganisatie, ambtelijke en bestuurlijke advisering, strategische adviezen en proceskosten. De ontwikkeling van een project als de Zuidelijke Ringweg (ZRW) kost veel tijd (en dus geld) van de organisatie. Alle stukken die de komende periode in besluitvorming worden gebracht, moeten, vanuit de toezichthoudende rol van de gemeente, gemeentelijk worden getoetst aan vigerend gemeentelijk beleid, worden beoordeeld op risico's en op het voldoen aan stedenbouwkundige eisen. Dit vergt een inzet van vooral het programmamanagement, stedenbouwkundigen, beleidsmedewerkers, planeconomen, juristen, vastgoed-ontwikkelaars en communicatiemedewerkers.

Daarnaast behoudt de gemeente haar publieke verantwoordelijkheid voor wat betreft het voeren van planologische procedures, zoals het vaststellen van het bestemmingsplan. Deze kosten komen op grond van de Bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg als onderdeel van de zogenaamde "publiekrechtelijke kosten" ten laste van de gemeente en dus niet, zoals gebruikelijk, ten laste van het projectbudget c.q. de projectkosten.

Wij ramen deze kosten tot en met eind 2010 op eveneens rond de € 250.000,--.

Dekking.
Dekking van de plankosten kan plaatsvinden uit het geprognosticeerde dienstresultaat 2010 van de dienst RO/EZ op de organisatiekosten. Bij Turap 1 is reeds melding gemaakt van een verwacht resultaat over 2010 hierop van rond € 1 miljoen. Indien en voor zover bij de jaarrekening 2010 blijkt, dat dit resultaat niet (geheel) toereikend is de plankosten te dekken, zal aanvullende dekking worden geregeld door een beschikking over de bedrijfsvoeringsreserve van de dienst RO/EZ.

Begrotingswijziging:

Begrotingswijziging 2010

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Naam voorstel	Aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg Groningen
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Exploitatie

Pr.gr.	Financiele begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05	RO/EZ: Verkeer & Vervoer	250.000		250.000-		250.000	-
				-			-
	Totalen begrotingswijziging	**250.000**	-	**250.000-**	-	**250.000**	-

Begrotingswijziging 2010

Naam voorstel	Aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg Groningen
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Investering
Tijdsplanning krediet	2010

Pr.gr.	Financiele begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05	RO/EZ Verkeer & Vervoer	500.000	500.000	-			-
	Totalen begrotingswijziging	**500.000**	**500.000**	-	-	-	-

Gelet op vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

I. voor het project Zuidelijke Ringweg Groningen tot en met december 2010 een aanvullend plankostenkrediet van € 500.000,-- beschikbaar te stellen. Het totaal beschikbaar gestelde plankostenkrediet komt daarmee op € 1.400.000,--

II. het plankostenkrediet vooralsnog te dekken uit:
   a. voor een bedrag van € 250.000,-- uit de gemeentelijke bijdrage RSP van € 80.000.000,--;
   b. voor een bedrag van € 250.000,-- uit het resultaat organisatiekosten 2010;

III. indien het dienstresultaat niet toereikend is, een eventueel resterend tekort te dekken uit de bedrijfsvoeringsreserve van de dienst RO/EZ;

IV. de gemeentebegroting 2010 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

de secretaris,

drs. L.J. (Leo) Bosdijk.

Raadsvoorstel - gr10.2374817.

Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2009-2010
Ons kenmerk: RO 10.2366285
Registratienummer : GR
Ingekomen op :

Onderwerp: Verplaatsen van de bebouwde komgrens aan het Euvelgunnetracé

Groningen, - 2 SEP 2010

Aan de raad,

Inleiding.
Op 30 juni jl. heeft uw raad een motie van CDA, Stadspartij, VVD, Student & Stad en Christenunie (motie 30) aangenomen getiteld "Duidelijke snelheidslimiet Euvelgunnetracé". In deze motie verzoekt u ons contact op te nemen met Rijkswaterstaat (RWS) om gezamenlijk een oplossing te zoeken voor de snelheidsaanduiding op het Euvelgunnetracé. In de evaluatie die RWS en gemeente momenteel houden voor het totale pakket aan doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg is dit onderwerp van bespreking. Gezien onze toezegging om uw raad voor de begroting 2011 te informeren halen wij deze besluitvorming naar voren uit het pakket aan voorstellen dat later volgt. De oplossing voor een eenduidige snelheidsaanduiding is gezocht en gevonden in het verplaatsen van de grens voor de bebouwde kom. In de huidige situatie ligt deze grens ten zuiden van de Olgerweg. Wij stellen u voor om de grens van de bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) aan te passen en deze ter hoogte van de hectometerpalen 203.790 (stad in) en 203.500 (stad uit) te leggen (zie tekening in bijlage). Daarmee wordt de maximum toegestane snelheid op één logisch punt in het tracé gewijzigd en ontstaat de door u gewenste eenduidigheid.

Bevoegdheid/grondslag.
Op grond van artikel 20a, lid 1 WVW is de raad bevoegd de grenzen van de bebouwde kom van de gemeente vast te stellen.

Adviezen.
Conform artikel 48, artikel 24 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) heeft RWS advies gevraagd aan de regiopolitie. Het voorliggende voorstel is conform het advies van de politie. Het advies is als bijlage toegevoegd.

Motivering.
We zijn van mening dat het niet logisch is dat op de N7 tussen Knooppunt Euvelgunne en de Olgerweg een maximum snelheid 70 km/h geldt. De maximum snelheid zou hier qua wegontwerp en omgeving best op 100 km/h gesteld kunnen worden. De indruk is dat het grootste deel van het verkeer hier momenteel al rond de 100 km/h rijdt. Het genoemde weggedeelte bevindt zich binnen de bebouwde kom. Het instellen van een

2374817

SE.4.C

maximum snelheid van 100 km/h op de autoweg N7 kan alleen op weggedeelten die buiten de bebouwde kom liggen. In het tracébesluit is men uitgegaan van een maximum snelheid van 100 km/h bij het berekenen van de geluidsbelasting. De N7 is een autoweg. Het ontwerp van deze weg voldoet tussen Knooppunt Euvelgunne en de tunnel in de Olgerweg aan dat van een autoweg met een maximum snelheid van 100 km/h. Om dit te kunnen realiseren zal de komgrens verplaatst moeten worden.

Samen met RWS is gezocht naar een logische nieuwe situering van de grens van de bebouwde kom en de daarmee samenhangende maximum snelheid van 70 km/h en 100 km/h. In de bijlage zit het voorstel voor de locatie van de borden. De locaties zijn bepaald onder de volgende voorwaarden:

- het verkeer dat op Knooppunt Euvelgunne de Ring blijft volgen zal altijd binnen de bebouwde kom blijven. Dit omdat het grootste deel van de Ring binnen de bebouwde kom ligt en het duidelijker is voor de weggebruiker als deze niet steeds de bebouwde kom in en weer uit rijdt;
- de snelheidslimiet die geldt voor de bocht naar links in verbindingsweg "u" (Hoogezand - Ring-Zuid) moet op 70 km/h blijven;
- geen komgrens ter hoogte van in- of uitvoegstroken, dan is de kans groot dat men de borden over het hoofd ziet omdat men op het verkeer moet letten in verband met het wisselen van rijstroken.

Met inachtneming van vorengenoemde uitgangspunten komt de komgrens op de beide hoofdrijbanen niet op dezelfde plek te liggen. Er zit circa 300 meter verschil in. Dit komt door de plek waar de verbindingswegen aansluiten op de hoofdrijbanen. De komgrens op de verbindingswegen ligt wel op dezelfde hoogte ten opzichte van die op de naastliggende hoofdrijbaan. De komgrens (en de grens tussen de snelheidslimieten van 70 km/h en 100 km/h) komen in het voorstel te liggen op de volgende locaties:

het einde van de bebouwde kom en het einde van de snelheidslimiet 70 km/h (aan te duiden met borden H2 en A2-70) komt te liggen op:
- N7, km 203,500 Rechts
- N7, km 201,300;

het begin van de bebouwde kom en het begin van de snelheidslimiet 70 km/h (aan te duiden met borden H1 en A1-70) komt te liggen op:
- N7, km 203,790 Links
- N7, km 203,790.

Indien u besluit in te stemmen met het verplaatsen van de bebouwde komgrens zorgt RWS voor de aanpassing van het snelheidsregime en de bebording conform vorenstaande.

Kosten.
De kosten voor het (ver)plaatsen van de borden komen voor rekening van RWS.

Bezwaar.
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een bezwaarschrift tegen dit besluit worden ingediend bij de raad van de gemeente Groningen binnen zes weken na bekendmaking (publicatie in de mededelingen in de Gezinsbode).
Het bezwaarschrift dient naar Postbus 30026, 9700 RM te Groningen te worden gezonden.
Voor meer informatie wordt verwezen naar de Awb-folder.

Op grond van het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten de grenzen van de bebouwde kom aan het Euvelgunnetracé aan te passen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

de secretaris,

drs. L.J. (Leo) Bosdijk.

BIJLAGE

30 ①

CDA STADSPARTIJ VVD ChristenUnie STUDENT EN STAD

GRIFFIE
reg.nr. GR10.2305915
ingek. - 1 JUL 2010
class. 2.07.51
te beh. door: GR
bespreekende

Motie duidelijke snelheidslimiet Euvelgunnetracé

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op 30 juni 2010, de Voorjaarsbrief 2010,

Constaterende:

- dat het Euvelgunnetracé een forse verbetering is voor het verkeer om de stad aan de Oostkant te bereiken of te verlaten;
- dat op een relatief kort weggedeelte verschillende maximumsnelheden gelden;
- dat dit zich met name voordoet op het gedeelte dat uit de stad richting de A7 voert;

Overwegende:

- dat maximumsnelheden een belangrijke functie hebben op het gebied van verkeersveiligheid;
- dat deze functie wegvalt als er onduidelijkheid bestaat over de geldende maximumsnelheden;
- dat deze onduidelijkheid overtreding van de maximumsnelheid in de hand werkt en handhaving ervan bemoeilijkt;

Verzoekt het college:

- contact te zoeken met Rijkswaterstaat met de doelstelling gezamenlijk naar een heldere oplossing te zoeken, en hierover uiterlijk bij de behandeling van de begroting 2011 terug te rapporteren aan de raad,

en gaat over tot de orde van de dag.

Namens,

CDA	Stadspartij	VVD	Student&Stad	Christenunie
Jan Seton	Robert Prummel	Joost van Keulen	Rebecca Krüders	Inge Jongman

2 + 5 = 7 + 6 = 13 + 1 = 14 + 2 = 16

Aanvaard
30 6 2010

BIJLAGE 2

POLITIE

Groningen

Postbus 588
9700 AN Groningen

Bezoekadres Rademarkt 12
Groningen
Korpsonderdeel Verkeersondersteuning

Behandeld door T.W.E. Huizenga
Doorkiesnummer 050-5874813
Ons kenmerk G10.012994
Uw kenmerk
Datum 22 juli 2010
Onderwerp vaststelling bebouwde kom
Bijlagen voorstel + tekening van V. Molenaar RWS

- Dienst ROEZ, afd Verkeer en Vervoer
  de heer C.J. Vissers
  Gedempte Zuiderdiep 98
  9711 HL Groningen

Naar aanleiding van het verzoek van de heer V. Molenaar van Rijkswaterstaat Noord Nederland, Wegendistrict Groningen-Drenthe aan de gemeente Groningen, d.d. 27 april 2010, om advies te willen geven aangaande de aanwijzing van de
bebouwde kom op de Rijksweg N7 te Groningen, deel ik U het volgende mede.
Over dit onderwerp werd overleg gevoerd met de heer V. Molenaar en J.L. Louwes van uw dienst.
Inhoudelijk gaat het om de volgende te nemen verkeersmaatregel:

- **Vaststelling van de bebouwde kom op de N7 (Euvelgunnetrace) binnen de gemeente Groningen.**

Op dit moment ligt de komgrens op de N7 ter hoogte van de tunnel van de Olgerweg en geldt er een snelheidslimiet van 70 km/h in noordwestelijke richting conform de richtlijnen. De inrichting van de N7 is echter dusdanig dat er een snelheidslimiet van 100 km/h zal mogen gelden. De indruk bestaat ook dat het merendeel van de automobilisten al rond de 100 km/h uur rijdt.

Door de heer V. Molenaar is een voorstel gedaan voor een nieuwe locatie van de komgrens van de gemeente Groningen. Hierbij is rekening gehouden met het feit dat de "ring Groningen" binnen de bebouwde kom blijft en dat de grens niet ter hoogte van in- en uitvoegstroken komt te liggen in verband met de verkeersveiligheid.

Het voorstel van de heer Molenaar levert voor ons geen problemen op voor wat betreft de handhaving.

Gezien bovenstaande geef ik U dan ook in overweging de volgende verkeersmaatregel te nemen:
Vaststelling van de bebouwde kom grens en plaatsing van de borden conform model H 1 van bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (Bebouwde kom) en bord A1 met daarin het cijfer 70 van de Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens.
De borden dienen te worden geplaatst op de plaatsen genoemd in het voorstel en aangegeven op de bij het voorstel gevoegde tekening
De politie heeft geen bezwaar tegen de hiervoor omschreven bebouwde kom aanduiding.
Handhaving levert voor de politie geen problemen op.

Gelieve bij beantwoording van deze brief bovenstaand kenmerk en datum te vermelden.

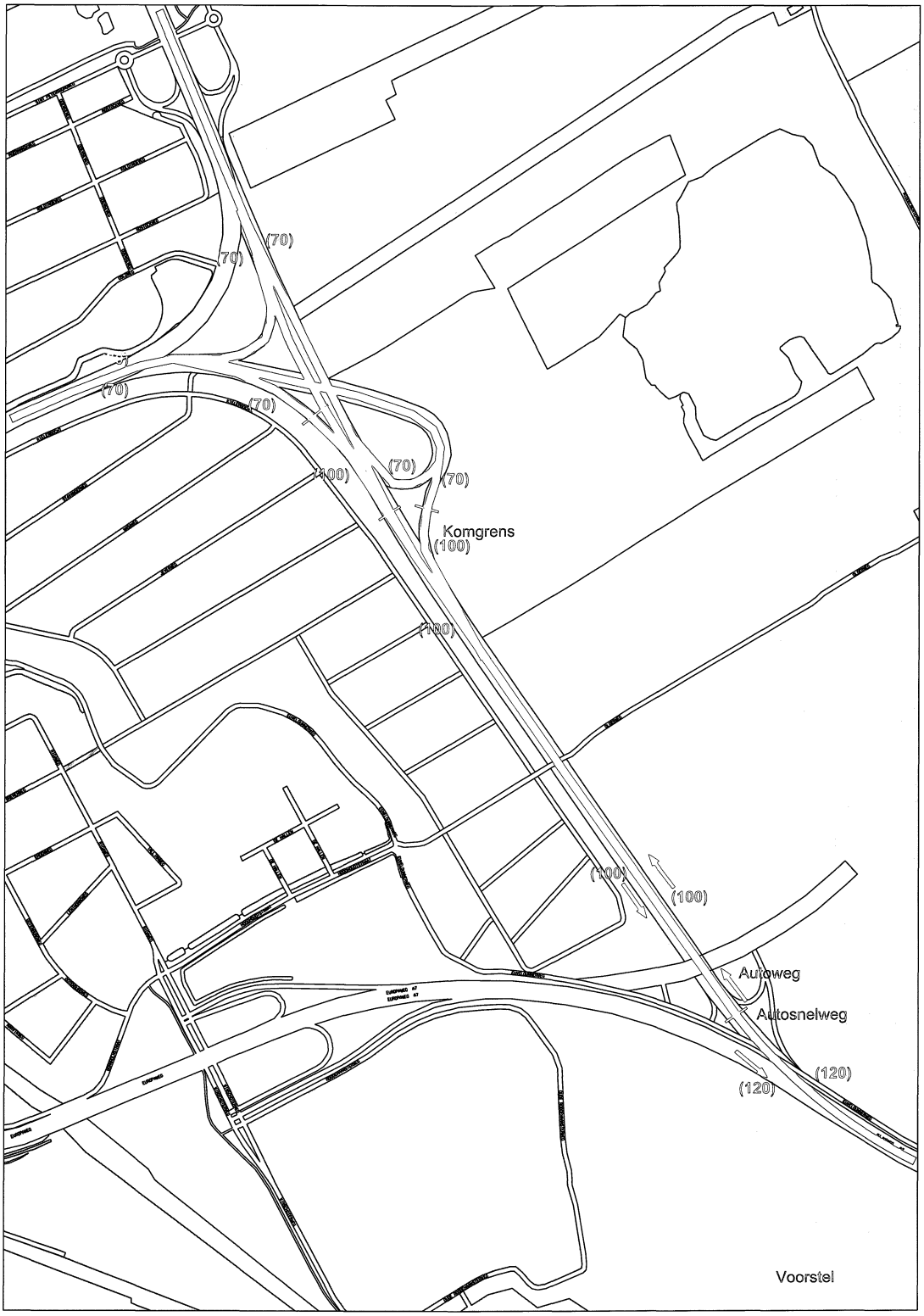
In artikel 20a van de Wegenverkeerswet 1994 wordt voorgeschreven dat de grenzen van de bebouwde kom worden vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad.

De korpschef van de regiopolitie Groningen,
Namens deze de chef van het district Groningen/Haren,
Voor deze de chef unit districtsondersteuning van het district Groningen/Haren,

A.P. Arents.

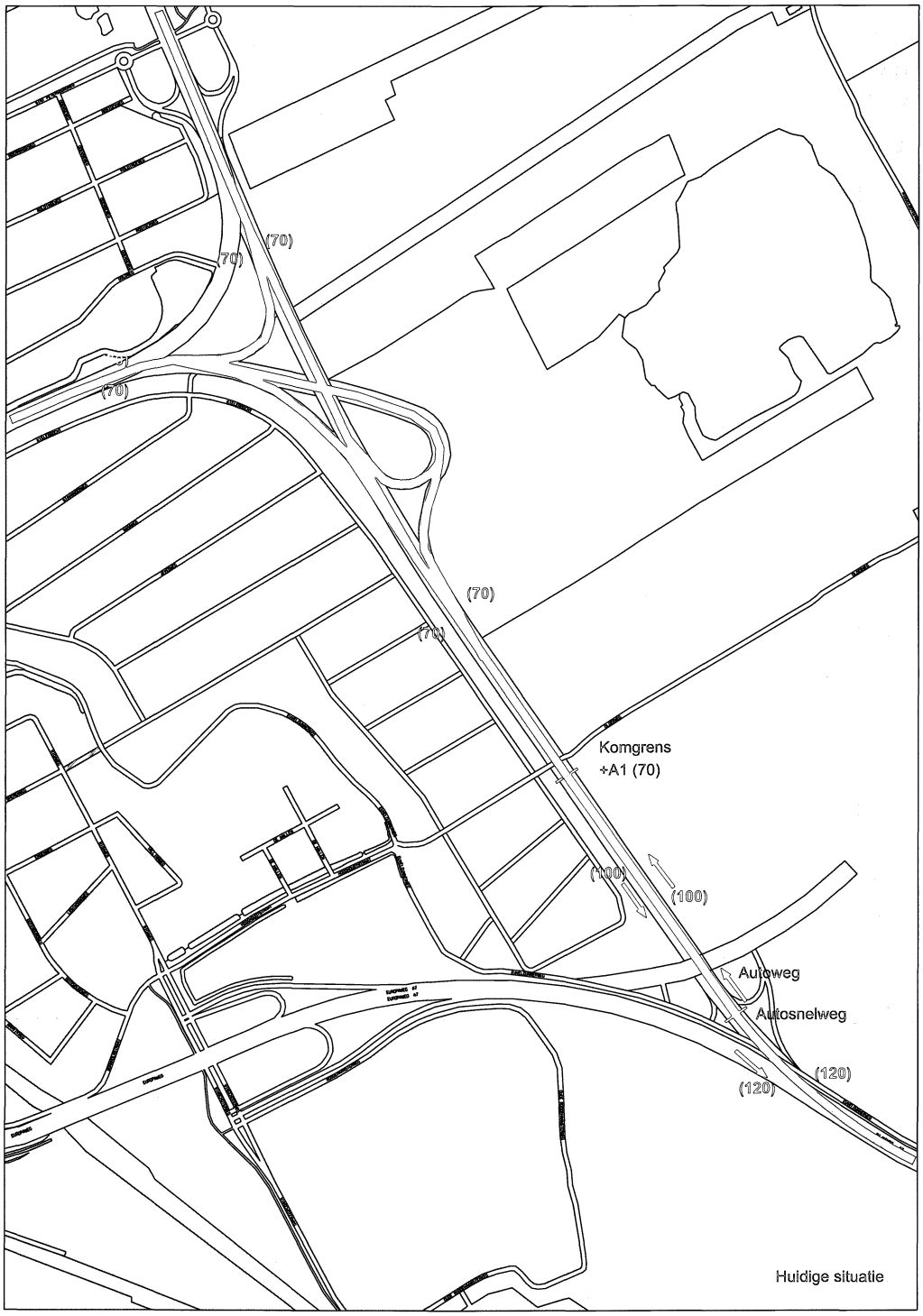
Gelieve bij beantwoording van deze brief bovenstaand kenmerk en datum te vermelden.

Raadsvoorstel - gr10.2374817.



Raadsvoorstel - gr10.2374817.

BIJLAGE



Raadsvoorstel - gr10.2380728.

Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2009-2010
Ons kenmerk: RO 10.2289706
Registratienummer : GR 10.
Ingekomen op :

Onderwerp: Kredietaanvraag herinrichting Steentilstraat

Groningen, 10 SEP 2010

Aan de raad,

Eind 2011 is de parkeergarage Damsterdiep klaar. Veel automobilisten uit oostelijke en zuidelijke richting zullen daar parkeren en als voetganger de binnenstad ingaan. De Steentilstraat, een levendige straat met een kleurrijke mix van wonen, winkelen en horeca, wordt dan aantrekkelijk als aanlooproute. Doordat de nieuwe parkeergarage een voetgangersentree dichtbij de Steentilstraat krijgt en een andere bij de Nieuweweg, kan tussen de binnenstad en de parkeergarage ook een logisch rondwandelcircuit ontstaan.

Het ligt in de rede ervoor te zorgen dat de Steentilstraat gereed is voor de nieuwe voetgangersstroom als de Damsterdiepgarage opengaat. Daarom leggen wij u thans dit voorstel voor, zodat het tijdig kan worden uitgevoerd.

Inrichting als looproute.
Voor de nieuwe voetgangersfunctie zijn in de Steentilstraat geen grote fysieke ingrepen nodig.
In zijn huidige *vorm* is de straat al redelijk geschikt. Vooral aan de uiteinden, waar de trottoirs smal zijn, is de route nog niet voldoende vrij van obstakels. Daarom zijn voor dit voorstel nut en noodzaak van verkeersborden, terrassen, fietsenstallingen en parkeren tegen het licht gehouden.

Het is vooral de huidige *functie* die verandering behoeft. Nu gebruikt het autoverkeer de Steentilstraat en ook de Winschoterkade als kortsluitende route door de binnenstad. Mede vanwege de grote stroom fietsers is de snelheid laag. Stagnaties en conflicten in de doorstroming vormen een dagelijks beeld en de filevorming op het eind van de middagen draagt niet bij aan een aangenaam winkelklimaat. Om de verblijfskwaliteit in de straat te realiseren is het dan ook nodig het doorgaande autoverkeer er uit te halen.

Overleg.
In een vroeg stadium hebben wij de bewoners en ondernemers - alsmede de GCC - betrokken bij ons voornemen het verkeersregime en de inrichting van de Steentilstraat onder de loep te nemen (bijlage 1). Tijdens een informatiebijeenkomst zijn de belanghebbenden uitgenodigd in het ontwerpproces mee te denken over een optimale oplossing. Hierop is een klankbordgroep gevormd, die bij de uitwerking een belangrijke rol heeft gespeeld.

SE.4.C

De noodzaak tot reductie van het autoverkeer door de straat heeft diverse varianten opgeleverd, elk met voors en tegens. De ondernemers in de klankbordgroep verwelkomen uiteraard de nieuwe wandelstroom van potentiële klanten, maar achten het ook van vitaal belang voldoende mogelijkheden voor hun bevoorrading te houden. Voor het eigen werk vindt de politie een harde knip in de doorgaande autoroute problematisch.
Uiteindelijk is gekozen voor de invoering en handhaving van venstertijden, waarbij laden en lossen mogelijk is van 05-11 en van 18-20 uur.

Het ontwerp.
Het herinrichtingsontwerp (bijlage 2) is sober gehouden en maakt de Steentilstraat optimaal geschikt voor haar toekomstige functie. Het straatprofiel wordt minimaal aangepast door het weghalen van de parkeerstroken. Bij de huidige rijbaanbreedte van 4,50 meter hebben de voetgangers dan voldoende trottoirruimte om comfortabel van en naar de binnenstad te lopen.
Ook voor fietsers - de Steentilstraat maakt deel uit van het stedelijk fietsnetwerk - verbeteren de omstandigheden in de Steentilstraat aanzienlijk doordat er veel minder auto's rijden. De fietsers houden ook hun huidig aantal van 50 fietsklemmen, die wat anders worden gerangschikt.

Naar verwachting zal de stroom auto's sterk in omvang afnemen. Na de invoering van venstertijden zal in de straat alleen nog bestemmingsverkeer rijden. De herinrichting en de handhavingsconsequenties zijn met de politie besproken, die heeft aangegeven verscherpt toe te zien op de handhaving.

Tijd voor een experiment.
In dit verband heeft de politie ook haar voorkeur te kennen gegeven voor de mogelijkheid van een fysieke afsluiting buiten de venstertijden. Die wens is behalve door de komende herinrichting mede ingegeven door de huidige overlastsituatie van de coffeeshops in de Steentilstraat. Bij wijze van experiment hebben wij daarom besloten op korte termijn reeds een stopverbod in te voeren voor de rijbaan in de Steentilstraat en de parkeerplaatsen de status van laad- en losstrook te geven.
Tot dit experiment hoort, zij het in een later stadium - als de venstertijden worden ingevoerd en het Damsterdiep weer is opengesteld voor autoverkeer - een fysieke afsluiting van de Steentilstraat door inzinkbare, selectieve toegangspalen, de zgn. zakpalen. De politie ondersteunt dit experiment waarvan de kosten, ca. € 60.000,-- worden betaald uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Ook de ondernemers zijn voor dit experiment.

Beheerparagraaf.
Het ontwerp van de Steentilstraat verandert het huidige beheerareaal slechts marginaal. Wat onderhoud betreft blijft dit gebied behoren tot het huidige Borgniveau "hoog" en het ontwerp heeft naar verwachting geen gevolgen voor het huidige onderhoudsbudget. Beheer en onderhoud van de 2 zakpalen wordt ondergebracht bij het Parkeerbedrijf, dat ook wordt betrokken bij de keuze en aanschaf ervan. In het kader van dit experiment zal het Parkeerbedrijf de consequenties van het toepassen van zakpalen verder uitwerken.

Financiële paragraaf.
De herinrichting van de Steentilstraat is een van de deelprojecten van het grote project "Herinrichting Diepenring/Binnenstad Zuidoost". Voor de verschillende deelprojecten is een afzonderlijk budget beschikbaar met eigen dekking.
Voor de Steentilstraat gaat het om € 260.000,-- waarvan inmiddels voor € 67.000,-- aan brede doeluitkering (BDU) de provinciale beschikking is ontvangen.
Voor het overige wordt het budget gedekt door € 100.000,-- als investering ten laste van "kleine verkeersreconstructies en maatregelen 2007-2010", waarvan de kapitaallasten, € 7.000,-- ten laste van het reeds begrote structurele budget worden gebracht; daarnaast nog € 33.000,-- ten laste van "verkeer en vervoer onvoorzien" en € 60.000,-- voor het experiment ten laste van de exploitatie van het parkeerbedrijf.

Begrotingswijziging 2010

Naam voorstel	Herinrichting Steentilstraat
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Investering
Tijdsplanning krediet	2010-2011

Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05	Verkeer en vervoer	260.000	160.000	100.000-			100.000-
	Totalen begrotingswijziging	**260.000**	**160.000**	**100.000-**	-	-	**100.000-**

Voor de kapitaallasten is geen begrotingswijziging nodig. Deze zijn al verwerkt in de begroting 2010.

Op grond van het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:
I. het herinrichtingsplan voor de Steentilstraat vast te stellen;
II. voor de uitvoering van het herinrichtingsplan een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 260.000,--;
III. het uitvoeringskrediet te dekken uit:
   a) € 100.000,-- verkeersreconstructies en verkeersmaatregelen waarvan de kapitaallasten van € 7.000,-- ten laste van het reeds begrote structurele budget worden gebracht;
   b) € 33.000,-- verkeer en vervoer onvoorzien;
   c) € 67.000,-- uit bijdragen van derden (BDU);
   d) € 60.000,-- voor de zakpalen te dekken uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf;
IV. de gemeentebegroting 2010 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel. drs. L.J. (Leo) Bosdijk.

BIJLAGE

INSPRAAKDOCUMENT

Herinrichting Steentilstraat

Juni 2010

Samenvatting

De herinrichting van de Steentilstraat stelt de voetganger centraal en verbindt de Damsterdiepgarage met het hart van de binnenstad van Groningen.
Het college kiest voor een sobere en doelmatige herinrichting van de Steentilstraat. Dat betekent invoering van venstertijden van 05 tot 11 uur en van 18 tot 20 uur, met laden en lossen op het 4,50 meter brede wegprofiel en goed beloopbare trottoirs met weinig obstakels.

Het ontwerp van de herinrichting Steentilstraat heeft van 26 februari tot en met 23 april 2010 ter visie gelegen. Belangstellenden hebben mondeling en schriftelijk kunnen reageren.
Inzage was mogelijk, bij:
- het Loket Bouwen en Wonen van de dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken, Ged. Zuiderdiep 98, op werkdagen 9.00-17.00 uur,
- en het Gemeentelijk Informatiecentrum GIC, Kreupelstraat 1 (Prefectenhof), op maandag van 13.00-16.00 uur, dinsdag t/m vrijdag van 9.00-16.00 uur, op donderdag bovendien van 18.00-20.00 uur,
- en via de website: www.diepenring.groningen.nl

Als experiment wordt op korte termijn een stopverbod ingevoerd voor de Steentilstraat en zullen bij de invoering van venstertijden selectieve toegangspalen worden toegepast.

De aankondiging is via de Groninger Gezinsbode gepubliceerd onder de kop Stadsberichten. Ook is een bewonersbrief huis aan huis verspreid in de Steentilstraat en de omgeving.

Er zijn inspraakavonden gehouden op 15 maart en op 14 april.
Op de beide inspraakavonden konden belangstellenden een mondelinge reactie geven.
De schriftelijke reacties konden niet alleen per brief maar ook via een speciaal daarvoor ontworpen reactieformulier via de website worden ingezonden.
Zowel de verslagen van de inspraakavonden als alle schriftelijke reacties zijn verwerkt in voorliggend inspraakdocument.
Er zijn 23 schriftelijke reacties ingediend. Ca. 18 mensen hebben de inspraakavond op 15 maart bezocht en op 14 april waren er 42 belangstellenden aanwezig waarvan 36 personen de presentielijst hebben getekend.

Dit inspraakdocument bevat:

1. verslag van de inspraakavond van 15 maart
2. presentielijst inspraakavond van 15 maart
3. verslag van de inspraakavond van 14 april
4. presentielijst van de inspraakavond van 14 april
5. antwoord op de schriftelijke reacties
6. overzicht van de schriftelijke reacties
7. kopie van de schriftelijke reacties

Raadsvoorstel - gr10.2380728.

1. verslag van de inspraakavond van 15 maart 2010

Inspraakavond herinrichting Steentilstraat.

Maandag 15 maart 2010, Hampshire hotel, Radesingel 50 te Groningen
Aanvang 20.00 uur.

Onafhankelijk voorzitter Ale Woudstra
Aanwezig namens de gemeente (dienst RO/EZ): Jan Nijhoff, projectleider; Lisa Blom, projectsecretaris (notulen); Han Vriens, verkeerskundige ontwerper.
18 aanwezigen volgens bijgevoegde presentielijst.

1. Opening, mededelingen
De voorzitter, de heer Ale Woudstra, opent de vergadering en heet iedereen welkom. Hij stelt de medewerkers van de gemeente voor en geeft een toelichting op het verloop van de avond.

2. Toelichting op het ontwerp door Han Vriens
De heer Vriens geeft een toelichting op het herinrichtingsvoorstel van de Steentilstraat, dat het college heeft vrijgegeven voor inspraak. Aan de hand van een PowerPoint presentatie wordt het voorstel toegelicht. In dit verslag is hiervan een samenvatting opgenomen.

Voorgeschiedenis en beleidskader.
Het beleidskader voor de herinrichting van de Steentilstraat is de nota Binnenstad.nu. De gemeente zet de komende jaren in op een groei van het aantal bezoekers van de binnenstad, waarbij de Steentilstraat een belangrijke schakel is als looproute tussen de te realiseren parkeergarage Damsterdiep en de Grote Markt. Als thema voor het ontwerp van de herinrichting is gekozen voor de slagzin: 'de Steentilstraat, een straat om te verbinden'.
De Damsterdiepgarage is één van de extra parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad, die goed bereikbaar is voor autoverkeer. De parkeergarage Damsterdiep krijgt een capaciteit van 500-550 parkeerplaatsen. Via de Steentilstraat is het centrum goed bereikbaar voor de bezoekers van de binnenstad.

Verkeer
In het verleden had de Steentilstraat een belangrijke functie voor het autoverkeer, in de 60er jaren was er zelfs autoverkeer in beide richtingen. Rond 1995 is besloten, in overleg met de Groningen City club, dat de Steentilstraat bereikbaar zou blijven voor autoverkeer en dat de straat een beperkte functie zou hebben voor verkeer dat het centrum gebruikt als kortsluiting. Gekozen is voor een inrichting van de straat waarbij de doorstroming minder vlot is als gevolg van activiteiten als laden en lossen en fietsverkeer in beide richtingen (filterfunctie). De doorstroming van het autoverkeer wordt niet gestimuleerd. In deze situatie rijden er circa 7.000 auto's per etmaal door de Steentilstraat, waarvan 80% een herkomst of bestemming heeft in de stad.
In 2010 is het beleid erop gericht om de Steentilstraat meer in te richten als een straat voor fietsers en voetgangers. Het verkeer tussen Binnenstad oost en Groningen zuid wordt straks, na realisatie van de garage Damsterdiep, via de diepenring geleid. Voor de herinrichting van de Steentilstraat kiezen we voor de invoering van venstertijden. Van 05-11 uur en van 18-20 uur is laden en lossen toegestaan op de rijbaan. In de nieuwe situatie blijft de breedte van de rijbaan gelijk aan de huidige situatie, namelijk 4,5 meter breed. De stoep wordt waar mogelijk verbreed naar ten minste 3,5 meter en obstakelvrij ingericht. De parkeerplaatsen in de straat

komen te vervallen. Voor zover nu bekend is loopt het tracé van de tram niet door de Steentilstraat. Als het tramtracé is vastgesteld zal de inrichting en verkeersveiligheid van het kruispunt bij de Steentilbrug onderdeel zijn van de ontwerpopgave.

Functionele invulling.
De Steentilstraat is een winkelstraat met een divers winkelaanbod en een goede presentatie. De straat ligt net aan de rand van het kernwinkelgebied van het centrum. Er zijn een paar horecabedrijven met een relatie naar het Kattendiep en er zijn woningen met zowel kamerbewoning als particuliere bewoning.

Een referentiebeeld voor de inrichting van de Steentilstraat is de Stoeldraaiersstraat waar ook venstertijden gelden met een mix van fietserverkeer en voetgangers. Om meer loopruimte te maken voor de voetganger is het voorstel om de trottoirs in de Steentilstraat obstakelvrij te maken. Zo wordt een deel van de fietsenrekken, alle parkeerplaatsen, de beschermkorven rond de bomen en een aantal verkeersborden weggehaald. Op enkele plaatsen krijgt het verblijven nadrukkelijk vorm door het toestaan van terrassen.

Op 26 januari 2009 is het project gestart met een informatieavond. Er is een klankbordgroep geformeerd met vertegenwoordigers van bewonersorganisaties, ondernemers en bewoners van de Steentilstraat. In de loop van 2009 is in samenwerking met de klankbordgroep een voorstel uitgewerkt.

Er zijn verschillende opvattingen over hoe je het autoverkeer kunt verminderen. De klankbordgroep wil al het doorgaande verkeer weren met de realisatie van een circuit waarbij de Steentilstraat 24 uur per dag bereikbaar is voor bestemmingsverkeer. Dit verkeer verlaat de Steentilstraat via de Kostersgang en de Winschoterkade. Bij het politiebureau aan de Rademarkt moet dan een fysieke afsluiting worden aangebracht (een knip), waardoor doorgaand verkeer onmogelijk wordt gemaakt.

In het vooroverleg met verschillende betrokken gemeentelijke diensten is het circuitvoorstel ook besproken met de politie. De politie had bezwaren tegen het circuitvoorstel in verband met de bereikbaarheid van het politiebureau en het functioneren als uitvalsbasis in spoedeisende situaties en in geval van calamiteiten in relatie tot het centrumgebied.

Mede daarom heeft het college besloten om het venstertijdenmodel aan te houden en dat model in de inspraak te brengen.

De bezwaren tegen het circuitmodel zijn:
1. dat de bereikbaarheid van het centrum voor de politie direct gekoppeld is aan de uitgang Kostersgang;
2. dat dit model gevolgen heeft voor de circulatie in een ruimer gebied dan de Steentilstraat en Kostersgang, namelijk ook voor de omgeving van het politiebureau en de omgeving van de parkeergarage Rademarkt;
3. dat de hoeveelheid verkeer vooral in de Kostersgang toeneemt. Hierover is niet eerder met de omgeving gecommuniceerd;
4. dat het circuitvoorstel veel ingrijpender is dan het collegevoorstel en daarmee ook duurder. Zo zal de Rademarkt fysiek afgesloten moeten worden en zal de inrichting van de Kostersgang moeten worden aangepast.

De schriftelijke en mondelinge reacties op het plan (model venstertijden) en het standpunt van de klankbordgroep zijn weergegeven in het inspraakrapport. Het college neemt daarover een standpunt in en legt dit voor aan de raad. Uiteindelijk besluit de raad over het voorstel.

Is er zicht op hoeveel de verkeersdruk wordt verminderd met venstertijden?.
In de huidige situatie rijden er ongeveer 5.000 auto's door de Steentilstraat per etmaal. De heer Vriens verwacht een vermindering van het autoverkeer tot ongeveer 2000 voertuigen per etmaal (40 % van het totaal). Dit is een inschatting op basis van eerdere tellingen. Het bestemmingsverkeer voor de Steentilstraat is een veel kleiner gedeelte van deze verkeersstroom. We weten niet hoeveel laden en lossen er plaatsvindt.

De heer Lannooij stelt dat het laden en lossen niet zodanig is dat er nog steeds 2.000 voertuigen in de Steentilstraat rijden. Het laden en lossen betreft het direct afgeven en halen van goederen.

De heer Snippe zou graag meer toelichting willen op de bezwaren van de politie tegen het circuitvoorstel.

De heer Vriens: Het is de bedoeling dat de Steentilstraat aansluit op de geldende venstertijden voor laden en lossen in het kernwinkelgebied van het centrum. Daarbij is laden en lossen toegestaan van 05-11 uur en van 18-20 uur. Daarbuiten geldt het bord 'gesloten verklaring'. De politie is bereid om te handhaven op de venstertijden. Zo nodig kunnen er fysieke maatregelen getroffen worden om doorgaand verkeer te weren.

De bloemist en de slagerij zijn afhankelijk van specifieke leveranciers. Omdat het om versproducten gaat, verwachten zij problemen met levering binnen de venstertijden. Voor de slager geldt dat zijn leveranciers van ver komen. Vanwege de hygiënewetgeving (HACCP) en de temperatuur van het product en de werktijden van de leverancier moet er rond 16.00 uur geleverd kunnen worden en niet vanaf 18.00 uur. Een bevoorrading aan de achterzijde van de winkel is niet mogelijk.

De heer Vriens: dezelfde problemen doen zich ook voor in anderen delen van de binnenstad zoals de Poelestraat. Een logistiek systeem van versdistributie bestaat al, maar stuit vooral op bezwaren bij ondernemers. De gemeente is bereid om de juridische kaders op te zetten voor distributie van verswaar voor de binnenstad.

De raad heeft, al in 1995, de Steentilstraat aangewezen als looproute van/naar de binnenstad. Daarom worden er verschillende maatregelen getroffen om het parkeren en andere fysieke obstakels weg te halen en het trottoir te verbreden. Het aantal fietsenrekken wordt minder. De fietsenrekken worden ruimer opgesteld, verspreid over de straat. Er komt zo meer gelegenheid en ruimte voor terrassen waar dat wenselijk en mogelijk is.

Recent zijn twee fietsclusters weggehaald. Dit heeft een andere achtergrond namelijk het verminderen van de overlast rond de koffieshops. Op last van de burgemeester (Wallage) is, als experiment, deze maatregel genomen. Ook wilde hij een stopverbod instellen voor de Steentilstraat. De gedachte is dat het weghalen van de fietsenrekken het hanggedrag verminderd en meer bewegingsruimte geeft, waardoor mensen zich relatief veiliger voelen. Inmiddels zijn er al veel weesfietsen uit het straatbeeld verdwenen. In de komende maanden worden de maatregelen met de politie geëvalueerd. Ondernemers en bewoners die zich

betrokken voelen kunnen zich bij mevrouw Blom of de heer Vriens aanmelden om hun mening te geven.

Voor het fietsparkeren zijn drie gebruikersgroepen aan te wijzen. Het merendeel van de fietsen op straat is van bewoners. De rest is van bezoekers en personeel van de bedrijven.

Verschillende aanwezigen vragen zich af of de situatie nu gaat verergeren. Waar moeten bewoners hun fiets parkeren. Voor bovenwoningen zijn er soms geen alternatieven voor het straatparkeren en je moet je fiets ergens aan kunnen vastmaken. Waarom is alles zo gericht op de voetganger en houdt de gemeente geen rekening met fietsers, bewoners en ondernemers.

De heer Vriens: de gemeente is deels verantwoordelijk voor het fietsparkeren van kamerbewoners. Er ligt ook een verantwoordelijkheid bij de eigenaar en de bewoners van het pand. In een deel van de stad heeft de gemeente op grond van het kamerverhuurbesluit voorzieningen aangebracht. Elders in de stad zijn er voorbeelden waar de eigenaren van verschillende kamerverhuurpanden zelf een voorziening hebben gerealiseerd. In de Soephuisgang is door een kamerverhuurder bijvoorbeeld een garage ingericht als fietsenstalling. De betrokkenen worden uitgenodigd om mee te zoeken naar oplossingen.

Een meneer uit de zaal merkt op dat er in de Steentilstraat (bedrijfs)panden zijn die de mogelijkheid bieden om de achtertuin in gebruik te geven of te verhuren voor het stallen van fietsen.

De heer Vriens noemt als voorbeeld ook de Folkingestraat. Deze straat is ook zo'n verbindende route naar de binnenstad waar het winkelende publiek veel gebruik van maakt via de museumbrug.

Vraag; is er wel voldoende belang bij deze route? Er komt vanuit het station meer publiek naar het centrum dan vanuit een parkeergarage. Alles is nogal gericht op bezoekers in plaats van op ondernemers en bewoners.

Antwoord: wij verwachten dat de parkeergarage veel gebruikt gaat worden door bezoekers uit de omgeving van Groningen.

De heer Lestestuiver merkt op dat de straat al ingericht is op fietsers en de voetgangers. De gemeente heeft zelf de aantrekkingskracht van het verkeer bevorderd. Als de parkeergarage Damsterdiep klaar is zal de verkeersstroom wel verminderen.

De voorzitter vat de discussie samen. De aanwezigen vragen aandacht voor het belang van bewoners en ondernemers. Het belang van de politie moet nader worden toegelicht. Er moet worden gekeken naar een goede oplossing voor het laden en lossen van versproducten. Ten aanzien van het fietsparkeren is er begrip voor het opruimen van een aantal voorzieningen en er is ook zorg over het fietsparkeren voor bewoners.

De vormgeving van de entree van de Steentilstraat en uitgang van de straat wordt opgepakt zodra meer helderheid is over het tracé van de tram en de route langs de Steentilbrug.
In de rest van de stad wordt de verlichting aan spandraden in het kader van groot onderhoud vervangen door lampen die beter gericht kunnen worden op de straat. Deze lampen zijn ook toegepast bij de openbare bibliotheek in de Oude Boteringestraat.

Meer reacties en opmerkingen
Een mevrouw vindt de gepresenteerde schets niet realistisch vanwege het laden en lossen dat niet is weergegeven.
De heer Vriens: we stellen voor dat het laden en lossen op straat plaatsvindt bij voorkeur aan de rechterzijde en zo rechtstreeks mogelijk gekoppeld aan de winkel. De handhaving moet daarbij worden ingezet.

Verschillende sprekers vragen of inspraak nog zinvol is of dat het allemaal al is vastgelegd?
De heer Nijhoff geeft aan dat het zeker van belang is dat u uw mening mondeling en schriftelijk kenbaar maakt. Het college heeft een inrichtingsontwerp voorgelegd en neemt een standpunt in op basis van de inspraakreacties. Het college zal het voorstel vervolgens aan de raad voorleggen. Tijdens de vergadering van de raadscommissie kunt u inspreken om uw mening kracht bij te zetten.

De heer Lannooij van de klankbordgroep vindt het jammer dat de politie niet wil meewerken aan de knip bij de Rademarkt. Hij had graag professionele ondersteuning gehad bij het doorrekenen van het circuitmodel. Hij zou het effect van het circuitmodel alsnog willen laten doorrekenen. Het circuitmodel heeft in zijn ogen brede steun van ondernemers en bewoners en maakt het mogelijk dat de Steentilstraat 24 uur per dag bereikbaar blijft voor autoverkeer. Laden en lossen kan dan gedurende de hele dag plaatsvinden.

De heer Snippe van de klankbordgroep steunt die mening. Het circulatieplan verdient volgens hem nader onderzoek met name richting de bereikbaarheid van het politiebureau. Het circuit geeft juist het bestemmingsverkeer toegang tot de Steentilstraat, dus vooral bewoners en winkeliers. Parkeren voor de koffieshops blijft een probleem.

De heer Zhou is positief over de wandelroute. Hij opent binnenkort een koffiehuis (geen koffieshop) in de Steentilstraat. Voor wat betreft de overlast van rondhangende mensen in de straat maakt het niet uit of je vensterstijden hanteert of dat er een circuit is. Vooral de looproute is aantrekkelijk voor winkels.

De heer Wiersema van Q-park Rademarkt.
Welke gevolgen heeft het afsluiten voor de Rademarkt garage en de bereikbaarheid van de garage?

De heer Vriens: de Rademarkt garage is straks niet meer opgenomen in de bewegwijzering vanuit de richting van de Steentilbrug. Het de bedoeling dat de Rademarktgarage zich richt op het verkeer vanuit het zuidelijk deel van de stad. Het parkeerinformatiesysteem is hier destijds op ingericht vanuit de beleidskaders van "AZG randzone", uit 2002. Omdat het verkeer nu vanuit twee richtingen bij de garage komt wordt de doorstroming bij de entree van de garage in de piekuren (koopavond en zaterdag) gefrustreerd. Het effect op het aantal gebruikers van de Rademarktgarage is niet onderzocht.

De heer De Haan woont in de Kostersgang en is blij met het verdwijnen van files en autoverkeer. Het vindt het juist goed dat de Rademarktgarage niet meer bereikbaar is vanuit de oostzijde. Door het instellen van een circuit zal het verkeer in de Kostersgang toenemen. Dit nadeel van het circuit komt bij de bewoners van de Kostersgang te liggen. Hij geeft daarom sterk de voorkeur aan venstertijden. De handhaving kan worden ondersteund met fysieke maatregelen zoals het plaatsen van paaltjes.

Andere aanwezigen hebben weinig vertrouwen in de handhaving door de politie.

Een mevrouw heeft een privégarage aan het Kattendiep en heeft problemen met de toegang van de garage omdat er vaak voor de ingang wordt geparkeerd. Zij heeft hier al eerder contact over gehad met de heer Vriens. Als door de politie niet wordt gehandhaafd kan zij haar auto niet kwijt in haar eigen garage in dat geval vindt zij het een redelijk alternatief om in de Kostersgang te parkeren.

De heer Vriens; uw klacht is bekend. Er zijn vandaag verkeersborden bijgeplaatst en de politie is geattendeerd op de situatie. U kunt verwachten dat de situatie in de nabije toekomst verbetert. Wij gaan geen parkeerplaatsen opheffen in de Kostersgang.

De heer Westerkamp is het eens met de heer Lannooij. Hoe zwaar weegt het als iedereen voor een circulatieplan is?
Antwoord: uw mening wordt meegenomen in het verslag en voorgelegd aan het college/raad. Wij hebben ook in het ontwerpvoorstel duidelijk gemeld dat de klankbordgroep een andere mening heeft.

Een meneer van De Groef audio heeft ook problemen met de venstertijden in verband met de bereikbaarheid van de winkel voor de technische dienst voor de reparatie van apparatuur.

Een mevrouw verwijst naar de Westerhaven, waar ook een circuit is ingevoerd zodat de fa. Bossina via de Pottenbakkersrijge kan worden bevoorraad.

De heer Prins woont op de Radesingel en heeft in het weekend veel overlast van rondscheurende auto's naar de Steentilstraat. Er is veel lawaai tot diep in de nacht. Hij hoopt dat de overlast voorbij is als de Steentilstraat wordt afgesloten voor verkeer.

De heer Snippe onderschrijft dat mensen weinig vertrouwen hebben in het handhaven door de politie.

De heer Vriens geeft aan dat de politie goed kan handhaven als de situatie helder is. Het moet daarom duidelijk zijn waneer er sprake is van laden en lossen en wanneer er geparkeerd wordt.

De heer Lestestuiver vindt dat er gekeken moet worden naar een veilige oversteek voor voetgangers bij de Winschoterkade naar het Damsterdiep. Misschien ontstaat er een sluiproute vanuit de Oosterstraat. Hoe is de situatie als de tram komt?

De heer Vriens verwacht geen grote problemen met de voetgangersstroom vanuit de Damsterdiepgarage. Bezoekers steken waarschijnlijk over naar de zonzijde van de straat. Overigens zal de hele inrichting rond de Steentilbrug nader moeten worden bekeken vanuit het traject van de tram. Wellicht komt er een nieuwe brug en wordt de kade verlegd.

De heer Snippe roept de aanwezigen op om schriftelijk in de inspraakperiode of mondeling in de raadscommissie een reactie te geven over het circuitvoorstel, de raad beslist over het voorstel.

5. Toelichting op de procedure.
De heer Nijhoff geeft een toelichting op het vervolgtraject. Tot en met 26 maart ligt het plan ter inzage. Tot de 26ste kunt uw mening nog schriftelijk indienen. Uw mondelinge reactie van vanavond wordt meegenomen in het inspraakverslag. Alle schriftelijke en mondelinge reacties worden samengevoegd in het inspraakdocument dat wordt voorgelegd aan het college van B&W. Het college kan het inrichtingsontwerp op punten aan passen naar aanleiding van de inspraak. Vervolgens wordt het voorstel voorgelegd aan de raad. Wij verwachten dat het voorstel rond juni in de raad wordt behandeld.

Het verslag van de inspraakavond wordt zo spoedig mogelijk afgerond, zo mogelijk voor het eind van de inspraakperiode. Alle aanwezigen die de presentielijst tekenen krijgen een kopie van het verslag toegezonden. Het verslag wordt ook op de website gepubliceerd. Iedereen die mondeling of schriftelijk heeft gereageerd ontvangt ook het inspraakdocument, dat met het inrichtingsontwerp naar de raad gaat.

De kern van de opdracht van het college is om een looproute te realiseren van de garage Damsterdiep naar de binnenstad. Het is aan het college en de raad om te beslissen over de uitvoering van het plan.

De heer Snippe wil graag dat een cijfermatige onderbouwing van de verkeersstromen en de gevolgen van een circuit in het inspraakrapport wordt opgenomen.

De heer Vriens zal in het inspraakrapport een onderbouwing meenemen op basis van beschikbare gegevens. Het college kan besluiten om extra verkeerskundig onderzoek te laten verrichten.

De heer Lestestuiver meldt dat de Steentilstraat nog recentelijk op de schop is geweest en dat de riolering ook is vernieuwd, Belangrijk is dat de openbare ruimte goed wordt onderhouden.

6. Afronding
Op verzoek van enkele aanwezigen organiseert de projectleiding een vervolgoverleg. De inspraak is na 26 maart formeel afgerond.
De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun deelname en sluit de avond.

Naschrift
Op verzoek van de wethouder is een tweede avond georganiseerd op 14 april, aanvang 20.00 uur in het Hampshire hotel, Radesingel 50, te Groningen. De wethouder is dan ook zelf aanwezig. De mogelijkheid om schriftelijk te reageren is verlengd tot en met 23 april.
Een uitnodiging is huis aan huis verspreid in de omgeving van de Steentilstraat. In de Groninger Gezinsbode van 8 april 2010 is de vervolgbijeenkomst aangekondigd.

2. presentielijst inspraakavond 15 maart 2010

Presentielijst inspraakavond herinrichting Steentilstraat
15 maart 2010. Hampshire hotel, Radesingel 50 te Groningen

1.	Bert Snippe	St Jansstraat 17a	9712 JM Groningen
2.	Hans Lannooij	Steentilstraat 27b	9711 GK Groningen
3.	Yang Zhou	Steentilstraat 28	9711 GN Groningen
4.	J. Lestestuiver	Steentilstraat 9a	9711 GJ Groningen
5.	Drewes de Haan	Kostersgang 24-e	9711 CX Groningen
6.	C. Wiersema, Q-park	Rademarkt	Groningen
7.	Maaike Trimbach	Steentilstraat 27a	9711 GK Groningen
8.	M.G.M. Megens	Steentilstraat 10a	9711 GM Groningen
9.	A.N. Remmelink	Steentilstraat 41a	9711 GL Groningen
10.	I.L. Brummel	Steemtilstraat 41a	9711 GL Groningen
11.	R. van Blaaderen	Schuitendiep 49	9711 RB Groningen
12, 13	Renè en Claudia Julsing (bloemist)	Steentilstraat 27	9711 GL Groningen
14.	Wieger de Graaf, Ferwerda	Steentilstraat 47	9711 GL Groningen
15.	Crebas	Steentilstraat 7	9711 GJ Groningen
16.	M.A. Fendhuizen Kunsthandel Columbus	Steentilstraat 15/15a	9711 GJ Groningen
17.	De Groef audio	Steentilstraat 26	9711 GM Groningen
18.	Prins Consultancy	Radesingel 41c	9711 EH Groningen

3. verslag van de inspraakavond van 14 april 2010

Inspraakavond (2) herinrichting Steentilstraat
Datum : 14 april 2010.
Plaats : Hampshire hotel, Radesingel 50 te Groningen
Onafhankelijk voorzitter mevrouw Liesbeth Bunnik

Aanwezig namens de gemeente:
Mevrouw Karin Dekker, wethouder verkeer en vervoer
De heer Jan Nijhoff, projectleider
Mevrouw Lisa Blom, projectsecretaris (notulen)
De heer Han Vriens, verkeerskundige

En in de zaal ca 42 belangstellenden waarvan 36 personen de presentielijst hebben getekend.

1. Opening door de voorzitter mevrouw Liesbeth Bunnik
Mevrouw Bunnik heet iedereen welkom. Doel van de avond is om iedereen te informeren over het herinrichtingsplan voor de Steentilstraat en om vragen te beantwoorden. Alle opmerkingen, mondeling en schriftelijk, worden meegenomen in het inspraakdocument dat voor besluitvorming wordt voorgelegd aan de raad.

De aanwezigen die de presentielijst tekenen krijgen het verslag van deze inspraakavond toegezonden. Informatie over het project is te vinden op de website diepenring.groningen.nl. Via de website kunt u ook een schriftelijke reactie geven. De inspraakperiode is verlengd tot vrijdag 23 april.

2. Inleiding door de wethouder verkeer mevrouw Dekker
Op 15 maart 2010 is een eerste inspraakavond gehouden over de herinrichting Steentilstraat. Toen is ook een alternatief voorstel (circuit via Kostersgang) besproken dat vanuit de bewoners/ondernemers is ingediend via de klankbordgroep. De aanwezige personen op de eerste bijeenkomst hebben aangegeven nog verder te willen praten. De wethouder was graag bij die eerste bijeenkomst geweest en wil ook nu graag persoonlijk het collegevoorstel toelichten en met de betrokkenen in gesprek gaan. Daarom is er een tweede inspraakavond georganiseerd en is de inspraakperiode verlengd.

De gemeenteraad van Groningen wil al langer dat de Steentilstraat autoluw wordt gemaakt met een comfortabele looproute voor bezoekers vanuit de garage Damsterdiep en een prettige en ook veilige route voor fietsers. De voorgenomen herinrichting sluit goed aan op het beleid voor de hele binnenstad waarbij het college kiest voor versterking van de verblijfsfunctie van de binnenstad. Het college wil graag van de aanwezigen ieders mening horen over het herinrichtingsvoorstel voor de Steentilstraat.

3. Toelichting op het ontwerp door de verkeerskundige de heer Vriens

Het beleidskader voor de herinrichting van de Steentilstraat komt uit de nota Binnenstad.nu (2008). Het thema is:'een straat om te verbinden'.Vanaf 1993 (Binnenstad Beter) is het gemeentelijke beleid al gericht op het verbeteren van de verblijfsfunctie van de binnenstad. De bezoekersaantallen moeten toenemen en de voetganger staat centraal. Het merendeel van de binnenstadsbezoekers uit de stad Groningen komt op de fiets. De bezoekers uit het Groninger Ommeland zijn belangrijke consumenten en komen hoofdzakelijk met de auto en een aanzienlijk deel ook met het openbaar vervoer. Automobilisten kunnen in de parkeergarages dichtbij het centrum parkeren of komen met de P+R bus van parkeerterreinen aan de rand van de stad en transformeren zo tot voetganger binnen de diepenring.

Bij het ontwerp spelen drie functies in de Steentilstraat een rol:
- de verkeersfunctie;
- de ruimtelijke en functionele functie;
- de inrichting.

Bij de herinrichting van de binnenstad is al eerder discussie gevoerd over de rijrichting van het verkeer in de Steentilstraat en de verkeersfunctie van de Steentilstraat. De Steentilstraat heeft vanaf 1997 een beperkte verkeersfunctie. Een kortsluitende route door de binnenstad, waarbij de doorstroming minder vlot hoeft te zijn omdat verblijven en laden en lossen hier prioriteit heeft.

Inmiddels is de capaciteit van het hoofdwegennet verbeterd en zijn er bijvoorbeeld verschillende aanpassingen uitgevoerd bij de Europaweg en Zuidelijke Ringweg. Als de nieuwe Berlagebrug over het Eemskanaal (t.h.v. Ikea) geopend wordt zal de verkeersdruk op de Europaweg sterk afnemen. Het is wenselijk om het doorgaande verkeer niet langer door het centrum te leiden, maar via het hoofdwegennet. In aansluiting op de realisatie van de parkeergarage Damsterdiep kan de Steentilstraat nu worden ingericht als verblijfsgebied met het primaat voor voetgangers en fietsers.

De Steentilstraat is een mooie, licht gebogen straat met enkele bomen aan de rand van het kernwinkelapparaat. De straat is goed aangesloten en toegankelijk vanuit de oostelijke stadswijken. Er is sprake van een goede functiemix met food/non food, horeca, speciaalzaken, startende ondernemingen en ook oud gedienden. Op de begane grond zijn winkels en het wonen is op de verdieping in de vorm van kamerverhuur en ook is er particulier woningbezit,

De Stoeldraaierstraat is een referentiebeeld voor de herinrichting van de Steentilstraat, met relatief brede trottoirs, een verkeersbeeld waarbij voetgangers en fietsers dominant zijn, venstertijden waarin laden en lossen mogelijk is en plaatselijk een extra voorziening om het verblijven te ondersteunen in de vorm van een terras, fietsenstalling, extra vrije loopruimte en in de gevellijn aandacht voor presentatie en verlichting.

In de loop van 2009 zijn met de klankbordgroep een tweetal verkeersmodellen besproken. Uitgangspunten voor de herinrichting zijn:
- veel minder doorgaand verkeer;
- geen tram door de Steentilstraat;
- meer obstakelvrije ruimte voor de voetganger;
- veiliger kruispunten, vooral bij de Steentilbrug.

De gemeente kiest voor een herinrichting van de Steentilstraat met venstertijden in aansluiting op het geldende regime in de binnenstad. Binnen de venstertijden van 05-11 uur en van 18-20 uur is laden en lossen toegestaan.

De maatvoering van de rijbaan blijft ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie, die is nu 4.50 m. breed. Het trottoir aan de noordkant (zonzijde) kan worden verbreed door het opheffen van de parkeerplaatsen aan die zijde. De parkeergarages Damsterdiep en Rademarkt voorzien op loopafstand in ruime mate in de parkeerbehoefte van winkelbezoekers.
Verder wordt er gekeken naar een andere organisatie van het fietsparkeren in de straat. Dit onderwerp is op de inspraakavond van 15 maart uitgebreid toegelicht en besproken. De gemeente vraagt aan de aanwezigen om mee te denken over alternatieven, ook op eigen erf.
Als experiment zijn begin 2010 ter hoogte van de koffieshops beugelrekken weggehaald als ondersteunende maatregel om de overlast bij de koffieshops te verminderen en de doorloop te verbeteren. De uitkomsten van dat experiment zijn nog niet bekend. Als mensen de behoefte hebben om te reageren op dit experiment dan kunnen ze dat aan mevrouw Blom of aan de heer Vriens doorgeven.

De gemeente verwacht dat door instelling van venstertijden het autoverkeer fors zal afnemen, van circa 5000 naar maximaal 2000 motorvoertuigen per etmaal.
NB: Binnen de venstertijden is de Steentilstraat toegankelijk voor verkeer, dus ook voor bezoekers van de parkeergarage Rademarkt en het Politiebureau.
De Steentilstraat is voor automobilisten als doorgaande route aantrekkelijker dan bijvoorbeeld de Oosterstraat. Het handhaven op het laden en lossen binnen de venstertijden is daarmee een aandachtspunt. Dit kan met inzet van de politie (handhaven met menskracht) en eventueel ook versterkt met een fysieke afsluiting van de straat.

In juni 2010 wordt naar verwachting een besluit genomen over de route van tramlijn 2, die mogelijk over het Kattendiep en Oostersingel gaat rijden. Bij de Steentilbrug gaat er dan veel veranderen. Als bekend is hoe de situatie gaat worden, kunnen we verder kijken naar een verkeersveilige inrichting van deze kruising. Op het Zuiderdiep, op de parallelrijbaan ter hoogte van de Albert Heijn, wordt waarschijnlijk tweerichtingsverkeer voor fietsers ingevoerd als de tram er komt. De aanwezigen worden uitgenodigd om in de hal van de dienst RO/EZ de maquette en tekeningen van de tramroute te komen bekijken .

Als alternatief voor de herinrichting met venstertijden is er in de Klankbordgroep een circuitvoorstel gedaan dat wordt ondersteund door een aantal ondernemers uit de Steentilstraat. Het voorstel houdt in dat er een knip, een barrière wordt gemaakt ter hoogte van de kruising Prinsenstraat - Rademarkt. Het autoverkeer kan door de Steentilstraat en Kostersgang circuleren waardoor de Steentilstraat alleen aantrekkelijk is voor bestemmingsverkeer, maar wel 24 uur per dag bereikbaar blijft voor ondernemers en bewoners.
Op de inspraakavond van 15 maart 2010 is er veel zorg uitgesproken over de bereikbaarheid van verschillende winkels gedurende de venstertijden. Vooral de levering van verse goederen (vlees, bloemen, brood en banket) was een punt van zorg.

4 a. Inventarisatie vragen en reacties
De **heer Tuni**, van De Bron Textiel (lid van de klankbordgroep), merkt op dat er in de Kostersgang achter de Steentilstraat nog een opvangcentrum is voor daklozen. Wat is het gemeentelijke beleid hierin gezien de huidige overlast door de klanten van de koffieshops?

Een **bewoonster** van een studentenhuis: kan de klankbordgroep toelichten waarom het Kattendiep geen onderdeel is van het circuitvoorstel? En waarom neemt de gemeente het circuitmodel niet over? Is er nagedacht over fietsenstalling voor bewoners? Er is nu een tekort aan stallingmogelijkheid voor studenten.

De heer Strengholt sluit zich daarbij aan. Biedt de gemeente stallingmogelijkheden aan als er ook stallingplaatsen verdwijnen?

Mevrouw Eenhuizen woont boven haar winkel en heeft vaak overlast van fietsen van omwonenden die in de portiek van de winkel worden geplaatst. Zij pleit daarom ook voor meer stallingplaatsen voor fietsen op straat.

De **heer Lannooij** (klankbordgroep): in de vorige bijeenkomst is gevraagd of de politie een toelichting zou kunnen geven op de handhaving op venstertijden en op de bereikbaarheid van het politiebureau. De politie is echter opnieuw niet aanwezig, wat is daarvan de reden?
Hij antwoordt op de vraag over het circuit dat de gemeente om een aantal redenen het circuitmodel niet heeft overgenomen. De uitvoering past niet in het gestelde budget en de politie heeft aangegeven niet akkoord te gaan met de knip vanwege de bereikbaarheid van het hoofdbureau. De klankbordgroep heeft aangegeven een cijfermatige onderbouwing te willen op de verkeersreductie met het circuitvoorstel. Dit is bij de uitwerking niet uitgevoerd. Het Kattendiep is niet meegenomen in het circuitvoorstel o.a. vanwege het geplande tramtracé.

De **heer Julsing**, la Bouquetterie: is het mogelijk om met een vergunning te kunnen laden en lossen buiten de venstertijden? Zijn bloemenwinkel is daar sterk van afhankelijk.

Mevrouw Snoeijer is aanwezig met een aantal bewoners uit de Kostersgang. Men is geschrokken van het circuitmodel van de ondernemers. De bewoners van de Kostersgang voelen er niets voor dat er al vanaf 05 uur in de ochtend extra verkeer door de straat komt. Wat denkt de gemeente te doen aan verkeersoverlast, mocht dit plan toch doorgaan? Het circuit kan beter langs het Kattendiep lopen. De bewoners zijn wel voor een goede wandelroute door de Steentilstraat, maar tegen een circuit door de Kostersgang omdat daarmee de verkeersproblemen verplaatst worden naar de Kostersgang.

Juwelier Zandvliet is geen voorstander van het circuitmodel, maar wil wel af van het autoverkeer vooral vanwege de overlast rond zijn winkel, vanwege bezoek aan de koffieshops. De hele dag door worden er drugs afgeleverd. De heer Zandvliet geeft de voorkeur aan het model met venstertijden van de gemeente.

De **heer Lannooij** denkt dat de verkeersdruk in de Kostersgang niet zal toenemen met het circuitvoorstel. Er moet wel worden gehandhaafd op verkeer voor de koffieshops.

De **eigenaar van Café Kult** vindt het belangrijk voor ondernemers dat hun zaak ook buiten de venstertijden bereikbaar is.

De **heer Ypey,** mede namens de Groninger City Club. Kan de heer Vriens toelichten of er een sluipverkeerroute gaat ontstaan over de Radesingel?

De **heer Lestestuiver** vraagt of er een alternatieve route is voor de afvoer van auto's, het vrachtverkeer gaat zeker niet achteruit rijden.

De **heer Oostindier** woont aan de Radesingel en ziet veel verkeer vanuit de Steentilstraat naar de Oosterbrug rijden. De gemeente moet voorkomen dat er sluipverkeer ontstaat bij beide varianten vanaf de Steentilbrug naar de Oosterbrug via de Kleine Steentilstraat, Kleine Molenstraat, Trompstraat en Radesingel noordzijde.

De **heer Moesker, Dimension plus.** Er worden in Groningen steeds meer venstertijden ingevoerd. Welke garantie kan de gemeente geven dat expediteurs de goederen kunnen blijven uitleveren? De heer Moesker zegt dat hij de helft van zijn omzet kwijt raakt als er een dag later wordt geleverd. De heer Moesker pleit voor een systeem zoals in Delft waar de straat kan worden afgesloten met beweegbare paaltjes met een pasjessysteem voor de toegang.

Een **spreker**; blijven de trottoirs in de Steentilstraat wel of niet gehandhaafd?

4b. Antwoord gemeente:

Mevrouw Dekker.
Bijna iedereen wil minder verkeersdrukte en een beter verblijfsklimaat. En iedereen ziet de voordelen van minder auto's in de Steentilstraat. Daarover zijn we het eens.

Veiligheid
In de Kostersgang zit al heel lang een vestiging van het Leger des Heils. Wij zijn een grote stad en moeten mensen opvangen op een aantal locaties. Over deze opvanglocatie zijn weinig klachten bekend en deze locatie is al jaren in gebruik.

Fietsparkeren
De behoefte aan fietsenstallingen is een belangrijk onderwerp voor de hele binnenstad. Het college van B&W komt voor de zomer van 2010 met een plan van aanpak voor het stallen van fietsen in de binnenstad. Waar het mogelijk is kijken we naar inpandige oplossingen.

Venstertijden en bevoorrading winkels
Het college ondersteunt het voorstel van de venstertijden. Wij verwachten daarmee ook een verbetering van het verblijfsklimaat in de Kostersgang.
De politie heeft bij het hoofdbureau een ingang aan de Kostersgang met een spoedhek om snel te kunnen uitrukken. De politie vindt het circuit via de Kostersgang niet aanvaardbaar omdat ze bij het snel moeten uitrukken worden gehinderd in het adequaat uitvoeren van hun taken.

Er is zorg over de bevoorrading van winkels in de venstertijden vooral als het gaat om verse waren (vlees, brood, bloemen). De ervaringen in de rest van de binnenstad met venstertijden zijn goed. De gemeente Groningen hanteert ruime venstertijden in vergelijking met andere steden. Mevrouw Dekker is een groot voorstander van maatwerk met een systeem van paaltjes en pasjes. Hiermee wordt het handhaven aanzienlijk makkelijker. Op het ogenblik ontbreekt hiervoor echter de steun in de gemeenteraad, onder andere vanwege de kosten. Ook de GCC heeft aangegeven dit idee niet te ondersteunen omdat dit het open uitnodigende karakter van de Groninger binnenstad aantast. Misschien wil de GCC haar standpunt hierin heroverwegen.

De **heer Lestestuiver.** Als de bevoorrading niet goed geregeld is zullen winkels verdwijnen.

Mevrouw Dekker. Ik heb begrip voor uw zorg. Elders in de stad is er ook zorg geweest rond de invoering van de venstertijden. Tot dusver zijn de ervaringen positief en hebben winkels voordeel van het systeem.
De heer Julsing van La Bouquetterie, vraagt om stukje coulance voor zijn bloemenwinkel, de enige in het centrum. In verband met de veilingtijden moet er vaak na 11 uur geleverd worden.

Mevrouw Dekker; Er zijn meer bedrijven met verse waren en ook horecabedrijven in het centrum. Uw situatie is niet uniek. Handhaven door de politie wordt bemoeilijkt als er uitzonderingen worden gemaakt.

Reactie van de heer Vriens (verkeerskundige)
Bevoorrading winkels
Versdistributie, cateraars (warm en koud) en bloemen zijn bijzondere bevoorradings categorieën in de binnenstad. Zij hebben te maken met strenge wetgeving (HACCP) en een bijzonder tijdpad gelet op de bedrijfsvoering. Deze distributie kan goed worden opgelost met een paaltjes variant (selectieve toegankelijkheid). Van rijkswege zijn er ook uitzonderingen mogelijk zoals geldtransporten. Het zou goed zijn als de gemeente een vergunning zou kunnen verstrekken voor dit soort bedrijven waarvoor een uitzondering kan worden gemaakt op de venstertijden. De gemeenteraad zou zich hierover moeten uitspreken.

Venstertijden, sluipverkeer
Wij verwachten geen sluipverkeer in de richting van de Rademarkt omdat de rijrichting op de Winschoterkade blijft zoals die is. Er zijn verder geen echt aantrekkelijke alternatieve routes. Het lokale verkeer dat naar het zuiden wil, kan na realisatie van de garage Damsterdiep prima gebruik maken van de Europaweg. Als de Berlagebrug gerealiseerd is zal de verkeersdruk op de Europaweg sterk verminderen.

Een **spreker** vraagt waarom de venstertijd al om 05.00 uur ingaat.
De heer Vriens; dat is vooral in verband met de bereikbaarheid van de markt en dat is ook in het belang van de reiniging van het centrum (afval) Laden en lossen in de Steentilstraat is mogelijk op de rijbaan. De trottoirs blijven gehandhaafd.

Spreker: Op het eind van de Kostersgang (bij de Winschoterkade) is een bijzonder smalle rijbaan. De heer Vriens: wij kennen die situatie en de gemeente verdedigt op dit ogenblik ook niet de circuitvariant.

Over de afwezigheid van de regiopolitie wordt opgemerkt dat de politie is uitgenodigd om aanwezig te zijn. De politie heeft echter aangegeven geen partij te willen zijn in de discussie over de herinrichting en zich te willen beperken tot hun adviesrol.

Pauze

5a. Vervolg reacties.
De voorzitter inventariseert de overige vragen.

De **heer Tuni.** Wat gaat de gemeente doen aan de overlast rond de koffieshops?

De **heer Zandvliet.** Welke visie heeft het college op de overlast rond de koffieshops, het hangen en dealen. Wij verwachten dat de overlast zich gaat verspreiden naar de zijstraten en naar het Damsterdiep.

Mevrouw Milosavljevic woont in de Kostersgang. Nogal wat verkeer voor de koffieshop parkeert hier op de stoep. De bewoners vrezen een toename van overlast door illegaal parkeren.

De **heer Moesker.** Ons winkelpersoneel start om 9.45 uur vlak voor de opening van de winkel. Welke garantie geeft de gemeente dat goederen in venstertijden geleverd kunnen worden?

De **heer Van der Weg, de Groef audio.** Onze winkel heeft openingstijden die buiten de venstertijden liggen. Klanten moeten met spullen die zwaar zijn naar hun auto lopen.

Mevrouw Brummel. Kan het circuit ook via het Kattendiep lopen.?

De **heer Kooi.** Wat vindt het college een reden om de paaltjes niet te gebruiken.

De **heer Lannooij.** Kan de rijrichting in de Steentilstraat worden omgedraaid als onderdeel van de tramroute?
De **heer Ypey (GCC)** vraagt of er een derde oplossing mogelijk is door de rijrichting in de Steentilstraat om te draaien?

Spreker: komt er meer fietsparkeergelegenheid in de straat? Het ruimen van weesfietsen duurt soms heel lang.

5b. Reactie Gemeente
Fietsparkeren
Mevrouw Dekker geeft aan dat weesfietsen regelmatig worden weggehaald door de milieudienst. Er komt een plan van aanpak voor het fietsparkeren in de binnenstad. Wij kunnen nu nog geen concrete maatregelen toezeggen.

De **heer Moesker** merkt op dat hij blij is met het verdwijnen van het fietsenrek voor koffieshop de Glory. Verschillende sprekers willen graag dat de gemeente zich inzet voor het opheffen van de overlast rond de koffieshops bijvoorbeeld door het sluiten of verplaatsen van de koffieshops.

Overlast
Mevrouw Dekker geeft een toelichting op het standpunt van het college met betrekking tot de overlast situatie. De gemeente is gehouden aan het vergunningenbeleid voor de koffieshops en het college wil in principe de koffieshops niet sluiten. Onder verantwoordelijkheid van de burgemeester wordt er in overleg met de politie gewerkt aan de veiligheid. Met de politie wordt onder andere gekeken naar de mogelijkheid om een stopverbod in te stellen. Zolang mensen op straat geen strafbare feiten plegen en alleen maar hangen kan er niet worden ingegrepen door de politie. Mevrouw Dekker zegt toe dat de gemeente binnen een maand een aparte bijeenkomst zal organiseren over de overlast situatie rond de koffieshops. De aanwezigen worden via de presentielijst hiervoor uitgenodigd.

Bereikbaarheid winkels
Met betrekking tot het laden en lossen voor klanten en expediteurs is er in de gemeente een bezorgdienst voor het halen en brengen van pakketten.
De heer Moesker. Een en ander sluit niet aan op de werktijd van het personeel. Releases in de winkel moeten op tijd geleverd worden. Expediteurs moeten steeds meer rekening houden met venstertijden.
De heer Vriens. Groningen kent ruime venstertijden. U bent als winkelier ook opdrachtgever. Het aanpassen van winkeltijden is aan u, als ook het maken van afspraken over de belevering. Wij kennen in Groningen een stadsdistributiesysteem waarmee men de mogelijkheid heeft om goederen op elke tijd aangeleverd te krijgen.

De heer Moesker stelt dat hij als winkelier geen invloed heeft op de levertijd van goederen.
De heer Vriens. Men kan lid worden van de stadsdistributie en deze kan buiten de venstertijden de binnenstad in.

Circuit Kattendiep
Over een circuit langs het Kattendiep merkt de heer Vriens op dat dit geen optie is vanwege de tramroute, de bereikbaarheid van de parkeergarage Rademarkt en de veiligheid voor voetgangers richting de Grote markt.

Rijrichting Steentilstraat
In het voorstel voor tramlijn 2 wordt de rijrichting omgekeerd van het Zuiderdiep naar het Damsterdiep. De besluitvorming rond de tramroute moet nog worden afgerond in een afzonderlijk traject en de detaillering wordt nog uitgewerkt.
Het derde alternatief voor het reduceren van het autoverkeer in de Steentilstraat is het omdraaien van de rijrichting. Wij moeten bekijken hoe dit zou aansluiten op een mogelijke tramroute waarin het Hereplein mogelijk wordt afgesloten voor autoverkeer en een situatie waarbij de zuidelijke parallelrijbaan van het Zuiderdiep mogelijk een fietsroute wordt in beide richtingen.

Mevrouw Milosavljevic; er is zorg over het parkeren in de Kostersgang. Als de Steentilstraat wordt afgesloten dan parkeren klanten van de koffieshops in de zijstraten zoals via de Moeskersgang.
De huidige situatie kan daartoe inderdaad aanleiding geven, gelet op het brede trottoir en de inritsituatie in de Kostersgang. Hier kan alleen handhaving een antwoord bieden.

6. Toelichting op de vervolgprocedure door de projectleider de heer Nijhoff.
Tot en met 23 april 2010 kunt u nog schriftelijk, per brief of via de website reageren. Wij verwachten het verslag van deze avond medio mei beschikbaar te hebben. U krijgt dit dan toegezonden. Het verslag is ook beschikbaar op de website.

In de komende tijd worden de schriftelijke en mondelinge reacties gebundeld en verwerkt in een inspraakdocument dat met het inrichtingsvoorstel van het college voor besluitvorming wordt voorgelegd aan de raad. Wij proberen het voorstel op de agenda van de raad van juni geplaatst te krijgen.

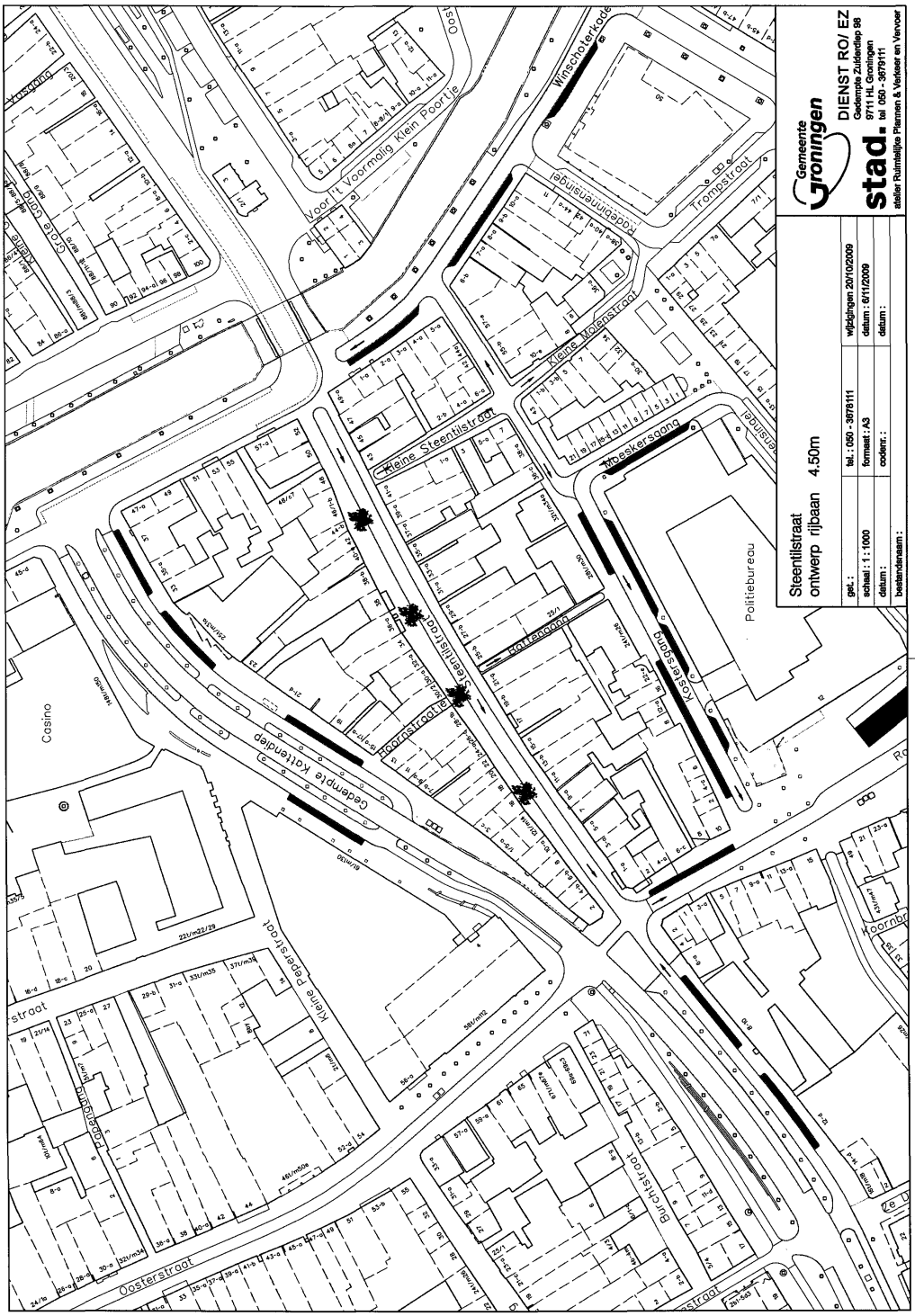
In de raadscommissie verkeer en vervoer kunt u spreektijd aanvragen via de griffier. Wanneer de nota wordt behandeld in de raadscommissie en raad wordt dit gepubliceerd in de Gezinsbode van donderdag in de rubriek stadsberichten. Voorafgaand aan de vergadering.

Raadsvoorstel - gr10.2380728.

De voorzitter sluit de bijeenkomst en dankt iedereen voor zijn/ haar inzet en aanwezigheid.

– HERINRICHTINGSPLAN –

BIJLAGE



Raadsvoorstel - gr10.2412541.

Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2010-2011
Ons kenmerk: RO 10.2361664
Registratienummer : GR 10.
Ingekomen op :

Onderwerp: Kredietaanvraag ombouw Oostelijk Ringweg

Groningen, 23 SEP 2010

Aan de raad,

Inleiding.

Op de Oostelijke Ringweg treden in toenemende mate capaciteitsproblemen op.
De inrichting van de weg komt niet overeen met de inrichtingseisen van een stroomweg conform Duurzaam Veilig. Op vier kruispunten wordt het verkeer geregeld door verkeerslichten. Behalve de negatieve gevolgen voor de doorstroming heeft dit een negatief effect op de verkeersveiligheid.
De provincie Groningen heeft samen met de gemeente Groningen en Rijkswaterstaat al in 1998 een analyse laten maken van het toekomstig functioneren van de Oostelijke Ringweg Groningen (hierna: ORG). Hieruit bleek dat de capaciteitsproblemen zouden toenemen, mede doordat de inrichting van de ORG niet voldoet aan de eisen van een duurzame stroomweg.

Het Rijk heeft de ORG per 1 januari 2007 overgedragen aan de provincie Groningen. Bij die overdracht is overeengekomen dat de provincie zorg draagt voor het opwaarderen van de ORG tot een (stads)stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen. Wij willen daarbij een verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid realiseren door een duurzame inrichting van een ongelijkvloerse Oostelijke Ringweg, die leidt tot kortere en betrouwbare reistijden in de spits en een daling met tenminste 40 % van het aantal ongevallen ten opzichte van het huidige niveau. Een andere doelstelling is versterken van de groenstructuur langs de Oostelijke Ringweg en ruimte maken voor natuurontwikkeling zoals voorzien in het Stedelijk Ecologisch Structuurplan.

De ORG wordt uitgevoerd als (stads)stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen met een maximum snelheid van 70km per uur. De weg houdt twee rijstroken in beide richtingen. Door de nieuwe inrichting verbeteren de doorstroming en de verkeersveiligheid.

We hebben met de provincie gezamenlijk een studie voor het gewenste eindbeeld (volledige naam: Eindbeeld Oostelijke Ringweg Groningen) opgesteld, dat u in april 2009 heeft vastgesteld. Ook Provinciale Staten hebben ingestemd met het eindbeeld. Het is een integraal plan waarbij gebruik is gemaakt van de kennis en expertise van onder meer verkeerskundigen, ecologen, stedenbouwers, landschappers en milieu-

SE.4.C

deskundigen. Ook de omwonenden en bedrijven zijn hierbij betrokken; de communicatie met deze betrokkenen zal ook in het vervolg de nodige aandacht krijgen.

Het eindbeeld versterkt het beeld van een weg in een groene vallei. Rondom de weg wordt ruimte gecreëerd voor natuurontwikkeling en worden ecoducten aangelegd waardoor de versnippering van het omliggende gebied wordt teruggedrongen. Dit is een uitwerking van het Stedelijk Ecologisch Structuurplan. Voor de detailuitwerking en realisatie is een projectorganisatie ingericht waarin gemeente en provincie samenwerken. De uitvoering van het project Oostelijke Ringweg gaat binnenkort van start met het ombouwen van de aansluiting Lewenborg/Ulgersmaborg. Hierbij vindt u weergegeven hoe deze aansluiting er gaat uitzien. Bij uw vaststelling van het eindbeeld heeft u aangegeven ook de verschillende deelprojecten te willen beoordelen.

Ruimtelijke procedure.
Voor de ombouw van de aansluiting Lewenborg/Ulgersmaborg was een vrijstelling nodig van het bestemmingsplan volgens artikel 19, lid 2 van de (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening alsmede een bouwvergunning voor de viaducten die de nieuwe ovale rotonde (ovonde genoemd) boven het bestaande Ringwegtracé dragen. Het verzoek tot vrijstelling is ingediend op 20 mei 2008. Voor het verlenen van deze vrijstelling was o.a. een ruimtelijke onderbouwing nodig, die met het ontwerpbesluit (tot het verlenen van de vrijstelling) 6 weken ter inzage heeft gelegen. Er zijn zienswijzen ingediend, die niet hebben geleid tot een wijziging van de plannen. In de bijlage wordt uitgebreid ingegaan op de zienswijzen.

Voor de drie overige deelprojecten worden een of meer bestemmingsplannen opgesteld conform de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Deze bestemmingsplannen zullen u ter besluitvorming worden voorgelegd.

Duurzaamheidaspecten.
Aansluitend op het provinciaal beleid ten aanzien van wegverkeerslawaai en openbare verlichting worden op de Oostelijke Ringweg geluidreducerend asfalt en energiezuinige, dimbare verlichting toegepast. Door de verbeterde doorstroming (lees minder remmen en optrekken) verminderen het geluid en de uitgestoten hoeveelheid fijnstof.

Natuur en ecologie.
Om de groenstructuur langs de Oostelijke Ringweg te versterken en ruimte te creëren voor natuurontwikkeling wordt onder andere een doorgaande bomenrij aangelegd met daarachter struikgewas en lage begroeiing. Tevens worden plas-draszones en faunapassages aangelegd en worden ecoducten gerealiseerd ter ontsnippering van de natuurgebieden.

Eigendom en beheer.
De gemeente en provincie overleggen over de eigendom en het beheer van de gehele Oostelijke Ringweg. Met de provincie zijn vooralsnog de volgende uitgangspunten geformuleerd:
- Oostelijke Ringweg en doorgaande bomenrij in eigendom en beheer van de provincie;
- aansluitende kruispunten, lage begroeiing en plas-draszones in eigendom en beheer gemeente.

Participatie en inspraak.
Bij dit project is - en wordt, voor de komende projectdelen - ingezet op goed en actief communiceren. Middelen hierbij zijn o.a. nieuwsbrieven, informatieavonden, gesprekken met direct omwonenden en wijkraden/bedrijvenverenigingen, met als centrale informatiebron de website www.ringgroningen.nl.
Met bewoners en ondernemers van de aanliggende wijken is over de verschillende deelprojecten meermalen overleg gevoerd. De gesprekken gaan zowel over de inhoudelijke (met name de verkeerskundige en geluidtechnische) kant als over de maatregelen die tijdens de werkzaamheden worden genomen om de doorstroming op de Ringwegen optimaal te houden.

Op het bedrijventerrein Ulgersmaborg is een informatiecentrum ingericht waar iedere woensdagmiddag tussen 13.00 uur tot 17.00 uur belangstellenden terecht kunnen met hun vragen. Verder kunnen vragen zowel per mail als per telefoon worden gesteld.
Het informatiecentrum blijft gedurende de totale uitvoeringswerkzaamheden aan de ORG geopend.

Uitvoering.
Ervaring leert dat projecten van deze omvang tijdens de uitvoering voor overlast zorgen, onder andere op het gebied van bereikbaarheid en geluid. Om de bereikbaarheid en doorstroming zoveel mogelijk te behouden worden tijdelijke wegen aangelegd zodat verkeer van en naar de woonwijken tijdens de werkzaamheden mogelijk blijft. Wanneer wegstremmingen noodzakelijk zijn worden deze bij voorkeur in de vakantieperiodes en weekenden gepland. Afstemming met andere projecten in en rond de stad Groningen vindt plaats in het "Overleg omrijroutes"[1].

Opdeling in deelprojecten.
De ombouw van de Oostelijke Ringweg is opgedeeld in de volgende deelprojecten:
1: aansluiting Lewenborg/Ulgersmaborg;
2: aansluiting Kardinge/Ulgersmaborg ;
3: aansluiting Beijum Zuid/De Hunze Zuid;
4: aansluiting Beijum Noord/ De Hunze Noord/Groningerweg.

[1] Het Overleg omrijroutes bestaat uit een vertegenwoordiging van Rijkswaterstaat, gemeente Groningen (HVD en RO/EZ), provincie Groningen, Q-buzz, Groningen Cityclub en Regiopolitie.

Planning.
In verband met de ombouw van de *Zuidelijke Ringweg fase 2* moet dit project ORG vóór 2015 gerealiseerd zijn om de doorstroming op de ring zo goed mogelijk te laten verlopen. Om dit te bewerkstelligen worden de deelprojecten langs de ORG simultaan voorbereid en deels gelijktijdig in uitvoering genomen. Hieronder wordt de bij 1 genoemde uitvoering uitgebreider beschreven. De andere drie ombouwprojecten volgen op termijn. De hiervoor op te stellen bestemmingsplannen worden u ter besluitvorming voorgelegd.

1. Aansluiting Lewenborg/Ulgersmaborg.

Binnenkort wordt gestart met de werkzaamheden voor de ombouw van het eerste deelproject.
Het eerste deelproject is de ombouw van de kruising Kluiverboom-Akeleiweg - Oostelijke Ringweg tot een ongelijkvloerse kruising.
De kruising wordt uitgevoerd als een zogenaamde "Haarlemmermeer" oplossing, dat wil zeggen dat de toe- en afritten van de Oostelijke Ringweg strak langs de ringweg liggen. De toe- en afritten sluiten aan op een boven de ringweg gelegen uitgerekte rotonde. Hierdoor ontstaat een zeer compacte oplossing. Naast de ombouw behoren de volgende onderdelen tot het deelproject Lewenborg/Ulgersmaborg:
- groot onderhoud op bovengenoemd wegvak Beneluxbrug - Stadsweg fietsviaduct
- aanpassen middenberm Oostelijke Ringweg
- aanpassen zuidelijke toerit N360 en weefvak Oostelijke Ringweg
- aanleg derde rijstrook op de westelijke rijbaan van de Oostelijke Ringweg
- aanpassen verkeerslichten op de kruising N360 met toe- en afritten Oostelijke Ringweg.

Nieuwe inrichting kruising Lewenborg Ulgersmaborg.

Inspraak en participatie vrijstellingsbesluit kruising Lewenborg/Ulgersmaborg.
Tijdens de ontwerpfase is uitgebreid overlegd met omwonenden.
Zowel tijdens de Eindbeeldstudie-fase als ten tijde van de procedure van het vrijstellingsbesluit zijn officiële inspraakavonden gehouden. Tijdens de inspraak-procedure is een inloopavond georganiseerd waar het voorliggende plan is gepresenteerd. De reacties waren over het algemeen positief. Bij de inspraak zijn drie zienswijzen ontvangen. De reacties betroffen vooral geluidsaspecten. Deze bezwaren zijn afgewezen. De belangen van de indiener(s) van de zienswijzen wogen niet op tegen het algemeen belang dat gediend is met het belang van de aanvraag van de vergunning. In de bijlage is een uitgebreider verslag van de ingediende bezwaren opgenomen.

Planning en aanbesteding.
Het eerste onderdeel gaat binnenkort van start. Onder voorbehoud van het provinciale realisatiebesluit wordt de ombouw van de aansluiting Lewenborg/Ulgersmaborg in september 2010 Europees en openbaar aanbesteed. De provincie is de aanbestedende partij. Naar verwachting duurt de uitvoering tot eind 2012. Gelijkertijd worden de volgende onderdelen voorbereid en aanbesteed.

Begroting Oostelijke Ringweg.
Voor de uitvoering van de reconstructie van de Oostelijke Ringweg is, zoals in de voordracht voor de overdracht van de N46 naar de provincie Groningen besloten, in totaal €17,9 miljoen beschikbaar uit de overdrachtsmiddelen van de provincie Groningen. In totaliteit is een budget nodig van € 30 miljoen. De overige € 12,1 miljoen wordt gefinancierd uit de middelen die wij en de provincie sparen voor de aanpak van de Ringweg Groningen. Deze € 12,1 miljoen dient gespaard te worden gedurende een periode van 4,5 jaar. Voor de gemeente Groningen gaat het om een bedrag van € 3,458 miljoen in 4,5 jaar. Daarnaast maken we gemeentelijke plankosten van € 725.000,--. In totaliteit bedragen de kosten € 4.183.000,-- op eindwaarde 31 december 2015.

Dekking.
De dekking bestaat uit BDU middelen, middelen uit de gemeentebegroting en een bijdrage vanuit de provincie voor de planontwikkelingskosten. In totaliteit zijn de opbrengsten € 4.183.000,-- op eindwaarde 31 december 2015.

De opbouw is als volgt:

• BDU	€ 1.729.000,--
• Gemeentebegroting	€ 2.054.000,--
• Bijdrage van provincie	€ 400.000,--
• Totaal	€ 4.183.000,--

Gezien de rol die de gemeente hier speelt moet ook duidelijk zijn dat de financiering vanuit de gemeente als omschreven op vorenstaande wijze, alleen rond kan komen als besloten wordt dat in de jaarschijven 2011 tot en met 2014 een bedrag van € 454.000,-- wordt meegenomen en in het jaar 2015 € 238.000,-- om de dekking te garanderen. In het door uw raad vastgestelde Eindbeeld Oostelijke Ringweg (d.d. 22 april 2009) is deze

opbouw en kostenverdeling eveneens opgenomen. Daarnaast is vereist dat in de BDU-aanvraag 2011 tot en met 2015 jaarlijks rekening gehouden met de BDU-bijdrage aan de aanpak kruisingen Oostelijke Ringweg Groningen.

Risico's.
De gemeente is medefinancier maar ook medeverantwoordelijk voor de kosten.
De risicoverdeling is 5/7 provincie en 2/7 gemeente. Nu de gemeente voor 2/7 risicodragend is, moeten wij ook inzicht hebben in kostencalculaties, contracten en risico-inventarisaties. Een afwijking op de totale begroting heeft ook effect op de bijdrage van de gemeente Groningen aan het project.

Op dit moment vindt door de gemeente een analyse plaats van de raming. Mochten op basis van dit onderzoek aanleiding zijn om de raming aan te passen, danwel het risicoprofiel aan te passen melden we dit uiteraard.

Realiseringsovereenkomst.
Inmiddels is de realisatieovereenkomst nagenoeg opgesteld. In deze overeenkomst zijn zaken als de toekomstige eigendomssituatie, beheer en onderhoud van de toekomstige werken en de privaatrechtelijke positie van de provincie als realisator van de werken ten opzichte van de gemeente geregeld. Deze rol van de provincie ten opzichte van de gemeente is gelijk aan de andere reconstructiewerkzaamheden aan de Ringweg die al hebben plaatsgevonden (o.a. reconstructie Westelijke Ringweg/Hoendiep).
Eén en ander dient geregeld te worden in een nog af te sluiten realiseringsovereenkomst tussen de gemeente en provincie, waarin minimaal de eigendomsoverdrachten, beheer en onderhoud, beheersing van financiële risico's (waaronder control), financiële verantwoording ten behoeve van de subsidiegever en de realiseringsrol van de provincie afdoende zijn geregeld.

Begrotingswijziging.

Begrotingswijziging 2010

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Naam voorstel	Kredietaanvraag ombouw Oostelijke Ringweg
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Investering

Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05	RO/EZ: Verkeer & Vervoer	4.183.000	4.183.000	-			-
				-			-
	Totalen begrotingswijziging	**4.183.000**	**4.183.000**	-	-	-	-

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

I. een krediet beschikbaar te stellen voor het gemeentelijke aandeel in de aanpak Oostelijke Ringweg Groningen van € 4.183.000,--;

II. de kosten te dekken met de volgende middelen:
- BDU € 1.729.000,--
- Gemeentebegroting € 2.054.000,--
- Bijdrage van provincie € 400.000,--
- Totaal € 4.183.000,--

III. het structurele bedrag uit nieuw beleid voor opwaarderen Ringwegen in 2011 van € 454.000,- gedurende 2011 tot en met 2015 in te zetten voor de gemeentelijke bijdrage van € 2.054.000,- en de BDU-bijdrage 2011 tot en met 2015 te betrekken in de BDU-aanvraag;

IV. het college te verzoeken voorafgaande aan de start van de werkzaamheden een realiseringsovereenkomst af te sluiten met de provincie Groningen waarbij de gemeente Groningen risicodrager is voor 29,1 % in het projectresultaat. Het risico is daarbij gebaseerd op de bijdrage van de gemeente Groningen in het project;

V. de gemeentebegroting 2010 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

de secretaris,

drs. L.J. (Leo) Bosdijk.

Bijlage 1
Ingediende zienswijzen (antwoorden uit het vrijstellingsbesluit in voorkomende gevallen samengevat)

1. bewoner Lewenborg.
Verzoek om de geplande geluidwal aan de oostzijde van de ringweg vanaf het fietsviaduct Stadsweg door te trekken tot aan de N360 (Rijksweg). Ook al hoeft dit wettelijk niet, het geeft met beperkte inzet van middelen een grote verbetering van het leefklimaat voor de bewoners aan de Vaargeul en het Getij.
Ingediende plannen toetsen wij aan wettelijke normen en richtlijnen. Bij wegreconstructies heeft de wegbeheerder (in dit geval de provincie) een inspanningsverplichting om ervoor te zorgen dat de geluidsbelasting als gevolg van die wegreconstructie niet toeneemt. Wij hebben het plan hierop getoetst en hieruit is gebleken dat daaraan wordt voldaan. Wettelijk gezien kunnen wij niet meer dan dit verlangen. De provincie heeft besloten meer te doen aan de redutie van geluid, zij leggen meer geluidwerende voorzieningen aan dan wettelijk vereist. Op de bijgevoegde tekening zijn de geluidwerende voorzieningen aangegeven.

2. bewoner Zilvermeer.
Er wordt gesproken van een 'geluidswal', terwijl dit een sierwal is. (betreft achterzijde Zilvermeer.
De gemaakte opmerking heeft betrekking op de benaming van de kleine verhoging met grond achter de woningen van het Zilvermeer. Deze grondwal is niet dusdanig hoog dat het veel geluid reduceert. In het akoestisch onderzoek is dan ook bij de berekening van de geluidsbelasting op de woningen aan het Zilvermeer geen rekening gehouden met deze grondwal.

Het bestemmingsplan "Zilvermeer" is onvermeld gebleven.
Het plangebied valt niet binnen het bestemmingsplan "Zilvermeer". De kaders van dit bestemmingsplan mogen bij de besluitvorming derhalve niet meegenomen worden.

De aanleg van het parkeerterrein t.b.v. de 'scholencampus Lewenborg' is niet in de onderbouwing opgenomen.
Het parkeerterrein behoort bij de realisatie van de scholencampus 'VMBO boulevard' en is zodoende in die plannen ook meegenomen bij de besluitvorming. Het parkeerterrein maakt daarom geen onderdeel uit van onderhavig vrijstellingsverzoek.

In eerder getoonde plannen is een rotonde weergegeven en deze is nu komen te vervallen.
Zoals aangegeven in de eindbeeldstudie en ook benoemd tijdens de verschillende informatie-avonden, wordt in eerste instantie uitgegaan van rotondes vanwege het maximale ruimtebeslag en wordt bij de uitwerking bepaald of een rotonde ook de daadwerkelijke kruispuntvorm gaat worden. Uit onderzoek is gebleken dat een voorrangskruising een positief effect heeft op de afwikkeling en verkeersveiligheid.

Buro Bakker heeft tijdens het veldbezoek geen rekening gehouden met de in de huidige situatie niet meer begroeide taluds.
Het is ons niet duidelijk hoe dit punt beschouwd moet worden als bezwaar tegen ons voornemen om vrijstelling te verlenen.

Een afspraak in aanvulling op de bijeenkomst van 8 december 2008, gemaakt door de gemeente en provincie, is niet nagekomen.
De toezegging die wij in ons verslag hebben staan is dat er een bijeenkomst over geluid voor de bewoners van Zilvermeer wordt georganiseerd. Deze heeft in januari 2009 plaatsgevonden en de zienswijze indienende bewoner van Zilvermeer is hierbij aanwezig geweest. Het aantal overlegmomenten met de betrokken bewoner is vrij groot.

De onderbouwing van de verkeersgegevens klopt niet.
Het verkeersonderzoek naar de verkeerseffecten van de reconstructie van de ORG is door een extern adviesbureau met behulp van het verkeersprognosemodel Regiovisie Groningen-Assen (RGA, versie 1.2) uitgevoerd. Uit dit onderzoek is gebleken dat er in het jaar 2020 ruim 22.000 motorvoertuigen per etmaal zijn te verwachten. Bij het akoestisch onderzoek is van dit aantal uitgegaan. Wij concluderen dat de verkeerscijfers goed onderbouwd zijn en dat er absoluut geen sprake
is van onderschatting.

3. familie Zilvermeer.
Over pagina 17 van het akoestisch onderzoek.
In het akoestisch onderzoek worden op pagina 17 mogelijke opties aangegeven om de geluidsbelasting te reduceren. Het akoestisch bureau heeft daarbij aangegeven wat wettelijk gezien minimaal moet. Zoals eerder aangegeven wordt meer geluidsreducerend wegdek aangebracht dan wettelijk verplicht.

Aangedrongen wordt om, nu er toch ingrijpende werkzaamheden plaats zullen vinden, maximale geluidsreductie te realiseren.
Onze inzet is om het leefmilieu te verbeteren. Hiervoor wordt op een groter gebied geluidarm asfalt aangelegd en worden meer geluidwerende voorzieningen getroffen dan wettelijk verplicht .
Verder wordt onderzocht of de aansluiting van Rijksweg N360 op de ORG kan worden verbeterd, is waardoor het sluipverkeer op de Kluiverboom wordt verminderd.

Een 30 km zone dient als mogelijkheid meegenomen te worden.
De geluidsbelasting is niet dusdanig hoog dat een geluidsreductie prioriteit moet krijgen boven een verkeerskundig gewenste situatie. Daarnaast is het invoeren van een 30 km zone een verkeerskundige afweging die los staat van de te nemen besluitvorming omtrent het voorstel van de provincie om de kruising ongelijkvloers te maken.

Conclusie.
Wij zijn van mening dat de belangen van de indiener(s) van de zienswijzen niet opwegen tegen het belang dat gediend is met het belang van de aanvraag van de vergunning en hebben daarom besloten voor dit bouwplan vergunning te verlenen.

Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2010-2011
Ons kenmerk: RO 10.2370450
Registratienummer : GR 10.
Ingekomen op :

Onderwerp: Kredietaanvraag aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg

Groningen, 27 SEP 2010

Aan de raad,

Met dit raadsvoorstel stellen wij u voor krediet beschikbaar te stellen dat de aansluiting van P+R Europapark en het opwaarderen en herinrichten van het P+R-terrein mogelijk maakt. Deze maatregelen hebben tot resultaat dat een snellere doorstroming vanaf het terrein naar het UMCG en de binnenstad wordt gerealiseerd.

In het door u op 27 januari 2010 vastgestelde voorstel "Parkeernota, Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar" hebben we u in hoofdlijnen geïnformeerd over deze maatregelen. Daarbij hebben we aangegeven dat door een groeiende mobiliteit de vraag naar parkeerplaatsen op bestaande P+R-terreinen toeneemt. In de stad zijn, behoudens enkele plekken, de grenzen met betrekking tot fysieke- en milieugrenzen in zicht. Verbeteren van P+R-voorzieningen staat hiermee hoog op de agenda. Een goede verbinding met een (hoofd-) invalsweg is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van elk P+R terrein. Bij het huidige P+R-terrein Europapark ontbreekt een directe aansluiting met een (hoofd-) invalsweg; het terrein is alleen via de Bornholmstraat aan de oostzijde te bereiken.

In de Parkeernota is tevens het bedrag waarvoor wij deze kredietaanvraag over aan u voorleggen (€ 3.000.000,--) opgenomen.

Om de kwaliteit van het huidige P+R-terrein Europapark te verbeteren, zetten we in op:
1. directe aansluiting op de Europaweg vanaf het P+R terrein inclusief bijbehorende busvoorziening;
2. opwaarderen van het huidige P+R terrein Europapark;
3. verbeteren van de doorstroming voor voornamelijk bussen vanaf het huidige P+R-terrein Europapark richting het UMCG en Binnenstad-Oost;
4. uitbreiding huidige P+R-terrein van 740 naar 1000 parkeerplaatsen (op termijn).

De bereikbaarheid van met name het UMCG staat op dit moment onder druk. P+R Europapark wordt op dit moment al door veel medewerkers van het UMCG gebruikt als parkeerplaats en gestimuleerd wordt dit gebruik te verhogen. Daarvoor zijn op korte termijn goede voorzieningen noodzakelijk. Vandaar dat we de realisatie van genoemde maatregelen een hoge prioriteit geven. We voorzien de realisatie in de tweede helft van

SE.4.C

2011. Daarbij vraagt de uitvoering om nadrukkelijke afstemming met bouwactiviteiten in de omgeving die rond die tijd zullen starten (Alfa College, SOZAWE, Station), waarvoor het kruispunt de belangrijkste aanvoerroute zal zijn.

Daarnaast onderzoeken we momenteel verdere maatregelen om de bereikbaarheid van het UMCG vanaf deze P+R voor bussen te verbeteren. Uitgangspunt daarbij is het verlengen van de busbaan tot de oostzijde van de Europaweg en/of de aanleg van busstroken de stad uit. We onderzoeken op welke manier we de busbaan kunnen realiseren en wat de gevolgen zijn voor de overige weggebruikers. Het onderzoek maakt onderdeel uit van de financiële paragraaf, eventuele uitvoeringsmaatregelen niet.

We vragen met dit raadsvoorstel een krediet van € 3.000.000,-- aan om het gehele project te kunnen realiseren, te dekken uit de met de Parkeernota beschikbaar gestelde structurele middelen, € 262.500,-- (vanuit de exploitatie van het Parkeerbedrijf).

We willen graag snel beginnen met de aanleg van de maatregelen, maar tevens hechten we waarde aan maximale invloed van betrokkenen uit de omgeving. Gezien de belangen te komen tot een snelle realisatie, willen we u voorstellen in te stemmen met een alternatief participatietraject waarbij we actief alle belanghebbenden opzoeken om ons te verzekeren alle noodzakelijke belangen in beeld te hebben, alvorens we het definitieve inrichtingsplan vaststellen. We stellen u voor u nadrukkelijk op de hoogte te houden van de stappen die we in dit proces nemen. Tevens heeft men reeds in kunnen spreken via de inspraak op de Parkeernota.

Het raadsvoorstel is als volgt opgebouwd:
1) P+R Europapark.
2) Programma van eisen.
3) Planning.
4) Participatie.
5) Financieel.
6) Risico's.

1) P+R Europapark.
Het stimuleren van P+R is een speerpunt binnen het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid (Parkeernota 2010). Voor het verkeer vanuit de richting Hoogezand-Sappemeer is P+R Europapark de aangewezen locatie. Een goede verbinding met een (hoofd-) invalsweg is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van elk P+R - terrein. Bij het huidige P+R-terrein Europapark ontbreekt een directe aansluiting met een (hoofd-) invalsweg; het terrein is alleen via de Bornholmstraat te bereiken. Tevens wordt het terrein gebruikt bij evenementen in de Euroborg, waardoor een directe aansluiting op de Europaweg tegenover de Boumaboulevard wenselijk is.
Doordat de Europaweg tot begin 2009 als Rijksweg fungeerde, is het niet mogelijk geweest om vanaf het begin een directe ontsluiting te realiseren. Wel is bij de inrichting van het P+R-terrein rekening gehouden met deze toekomstige ontwikkeling.

Naast de realisatie van de kruising op de Europaweg en Boumaboulevard is tevens een doorkoppeling voorzien met de Bornholmstraat. Deze doorkoppeling heeft een functie voor:

1. OV: de realisatie van een hoogwaardige busverbinding, waaronder de P+R citybus via de route Bornholmstraat - P+R terrein - NS Station Europapark;
2. autoverkeer: toegankelijkheid vanaf Europaweg en Bornholmstraat (2 aansluitingen). We willen daarbij wel voorkomen dat deze doorkoppeling aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer;
3. fiets: koppeling wordt onderdeel van de fietsstructuur waarbij een verbinding wordt gemaakt tussen de Bornholmstraat en de Boumaboulevard/Station Europapark/Helperzoom/Groningen-Zuid.

Bij de aansluiting op de Europaweg zal een directe en veilige oversteekvoorziening voor voetgangers en fietsers worden gerealiseerd.

Tevens is het opwaarderen van het huidige P+R-terrein onderdeel van het geheel. Het gaat hierbij om het realiseren van voorzieningen die vanuit het gemeentelijk P+R-beleid worden voorgesteld.

2) Programma van eisen

We hanteren bij het ontwerpen de volgende uitgangspunten:

1. de configuratie van de kruising garandeert zoveel mogelijk de doorstroming op alle takken van het kruispunt;
2. op reguliere dagen heeft de doorstroming op de Europaweg voor de auto prioriteit en op wedstrijddagen hebben de verbindingen vanuit het P+R-terrein en het Europapark meer prioriteit;
3. in de gekozen oplossing zijn de haltevoorzieningen logisch en op korte loopafstand gelegen ten opzichte van het parkeerterrein en in de routing van de P+R bussen en de bediening van het Europapark;
4. de doorgaande buslijnen op de Europaweg moeten voorzien worden van haltes. daarbij onderzoeken wij of deze direct aan de Europaweg kunnen liggen of toch gecombineerd kunnen worden met de haltes van de P+R;
5. de (P+R) bussen krijgen zoveel mogelijk prioriteit in de verkeerslichtenregeling;
6. in het ontwerp wordt rekening gehouden met wensen van de hulpdiensten;
7. het ontwerp moet goed afgestemd worden met belanghebbenden uit de omgeving, zoals het Euroborg Platform en de Vereniging Bedrijven Zuid-Oost.
8. het ontwerp wordt "beheerbewust" ontworpen.
9. de Europaweg is onderdeel van het groenstructuurplan. Het ontwerp zal zoveel mogelijk moeten voldoen aan dit plan.

3) Planning.

Inmiddels (september 2010) hebben we een drietal schetsen gemaakt die we zowel tekenkundig als financieel uit gaan werken. We zullen de verschillende opties bespreken met belanghebbenden uit de omgeving, zie onder participatie. We hebben de tekeningen ter informatie bijgevoegd.

Op basis van de gegevens en tekeningen die hieruit naar voren komen, zullen wij een definitief inrichtingsplan vaststellen. Dit hopen we eind dit jaar te kunnen doen.

Vervolgens kunnen we starten met de voorbereiding voor de aanbesteding. We hopen voor de zomer 2011 een aannemer te hebben, waarna de maatregelen rond de jaarwisseling 2011/2012 zullen worden afgerond.

4) Participatie.
Er zijn een aantal partijen die in het proces betrokken dienen te worden omdat zij een rechtstreeks belang met het project hebben. Deze partijen zijn: Vereniging Bedrijvenpark Zuid Oost (VBZO), OV-bureau, hulpverleningsdiensten (mede vanwege afspraken over logistiek tijdens evenementen in de Euroborg), Euroborg Platform, PON (Porsche etc, eigenaar voormalig Van Gend & Loosterrein), Enexis (heeft trafohuisje naast de P+R), belanghebbenden tippelzone en UMCG. Daarnaast zullen we belangenverenigingen op het gebied van de fiets en het milieu betrekken bij de plannen.

We kiezen er vooralsnog voor u voor te stellen geen formeel inspraaktraject te organiseren. Dit vanwege de haast, vanwege de veronderstelde gedeelde belangen en omdat op het principe van de aansluiting reeds ingesproken kon worden (met de Parkeernota). We stellen u voor om – mocht blijken dat er grote belangentegenstellingen uit de gesprekken naar voren komen – alsnog het plan voor inspraak vrij te geven en u het definitieve plan ter vaststelling voor te leggen. We zullen u nadrukkelijk op de hoogte houden van de voortgang van het participatietraject.

5) Financieel.
In het raadsvoorstel van 23 juni 2010 (herziene grondexploitatie Europapark en Station Europapark) is de maatregel aangekondigd, waarbij we hebben aangegeven dat er een aparte kredietaanvraag zou worden voorbereid. Vanuit de Parkeernota is zoals gezegd €3.000.000,-- beschikbaar gesteld voor de aansluiting. De dekkingsbron, structureel € 262.500,--, komt uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf.

Met deze middelen willen we zoals gezegd de aansluiting van het P+R-terrein op de Europaweg realiseren, de doorsteek tussen de Europaweg en de Bornholmstraat realiseren, het P+R-terrein opwaarderen, de parkeercapaciteit uitbreiden en het onderzoek naar de doorstroming van het openbaar vervoer op de Europaweg, tussen de Boumaboulevard en het begin van de busbaan.

Om het vorenstaande te realiseren, stellen wij u voor een krediet beschikbaar te stellen van € 3.000.000,-- met als dekking de exploitatie van het Parkeerbedrijf.

Onderstaand de begrotingswijziging.

Begrotingswijziging 2010	
Naam voorstel	aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Investering
Tijdsplanning krediet	2010

Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05	Verkeer en vervoer	3.000.000	-	3.000.000-			3.000.000-
	Totalen begrotingswijziging	**3.000.000**	**-**	**3.000.000-**	**-**	**-**	**3.000.000-**

6) Risico's.
Door goede en duidelijke afstemming tussen betrokkenen wordt zoveel mogelijk getracht risico's te beperken. Toch is een aantal risico's aan te geven die voor dit project gelden. Het begrote bedrag ad € 3.000.000,-- berust op een aantal aannames. Op basis van kostenramingen zullen we concreter kunnen aangeven op welke manier de maatregelen uitgevoerd kunnen worden. We stellen voor het beschikbare bedrag als taakstellend te definiëren.

Verder kan vanwege de complexiteit van het project (hoogteverschillen, vele actoren, etc.) en de parallelle uitvoering van dit project met een aantal andere grote werken op het Europapark (Alfa College, SOZAWE, Station Europapark) de uiteindelijke opleveringsdatum naar boven moeten worden bijgesteld. Door goede afstemmingen en communicatie zal getracht worden dit tegen te gaan.

We hebben de huidige plannen getoetst aan het bestemmingsplan. De aansluiting van de P+R op de Europaweg is niet in strijd met het bestemmingsplan, maar mogelijk is een volledige doorkoppeling naar de Bornholmstraat dit wel. Mocht dit uit een nadere analyse blijken, dan zullen we het project gefaseerd uitvoeren: eerst de aansluiting Europaweg, parallel hier aan bestemmingsplanwijziging en daarna het afronden van de werkzaamheden met de aansluiting op de Bornholmstraat.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

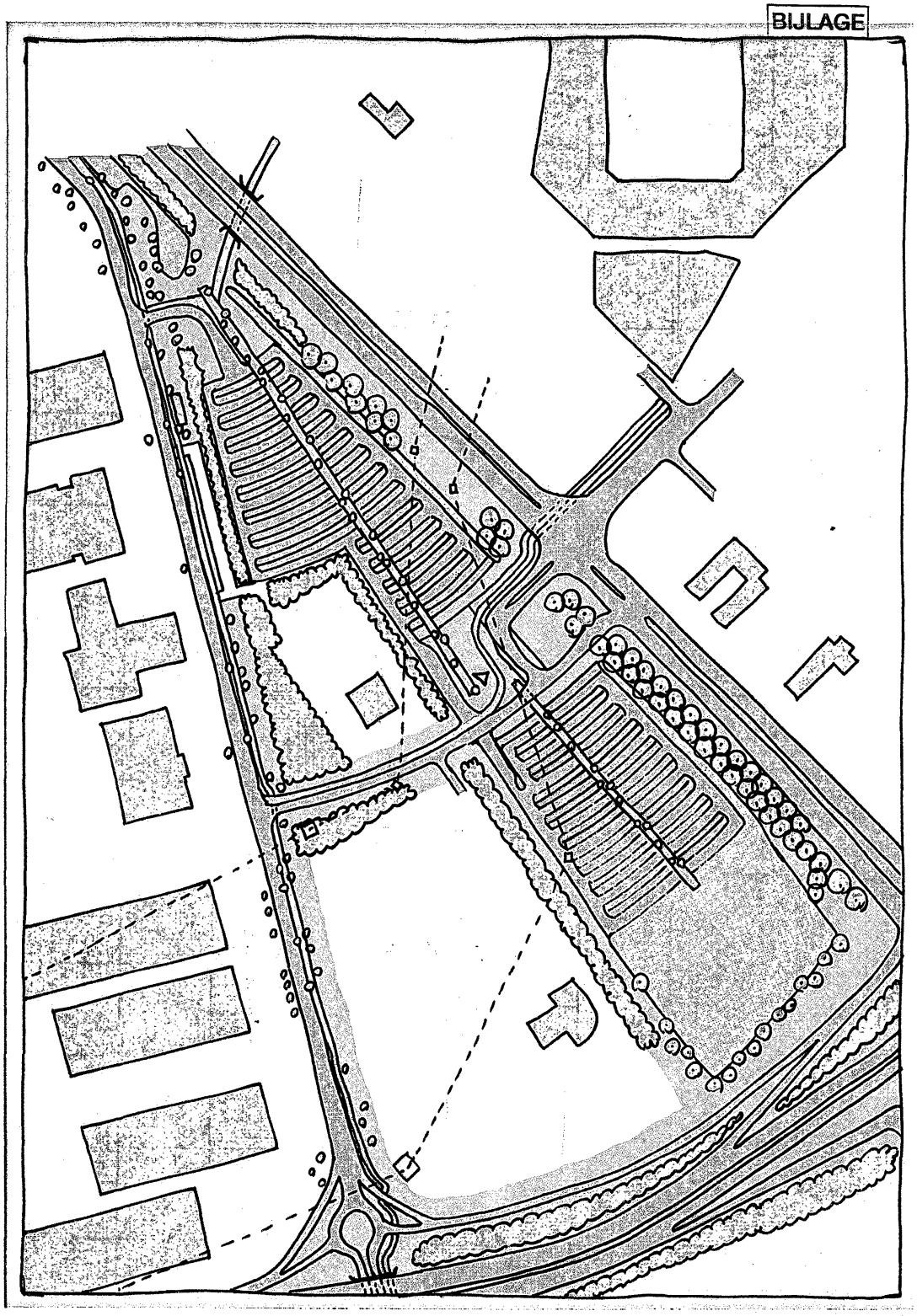
I. tot de aanleg van de aansluiting van de aansluiting van de P+R Europapark op de Europaweg;
II. daartoe een krediet van € 3.000.000,-- te verstrekken, te dekken uit de met de Parkeernota beschikbaar gestelde structurele middelen, € 262.500,-- (vanuit de exploitatie van het Parkeerbedrijf);
III. de gemeentebegroting 2010 dienovereenkomstig te wijzigen en de begrotingswijziging 2011 mee te nemen bij de begrotingswijzigingen bij voortgangsrapportage 2011-1;
IV. het college op te dragen de raad nadrukkelijk op de hoogte te houden van de voortgang van het participatietraject en de uitvoeringsplanning.

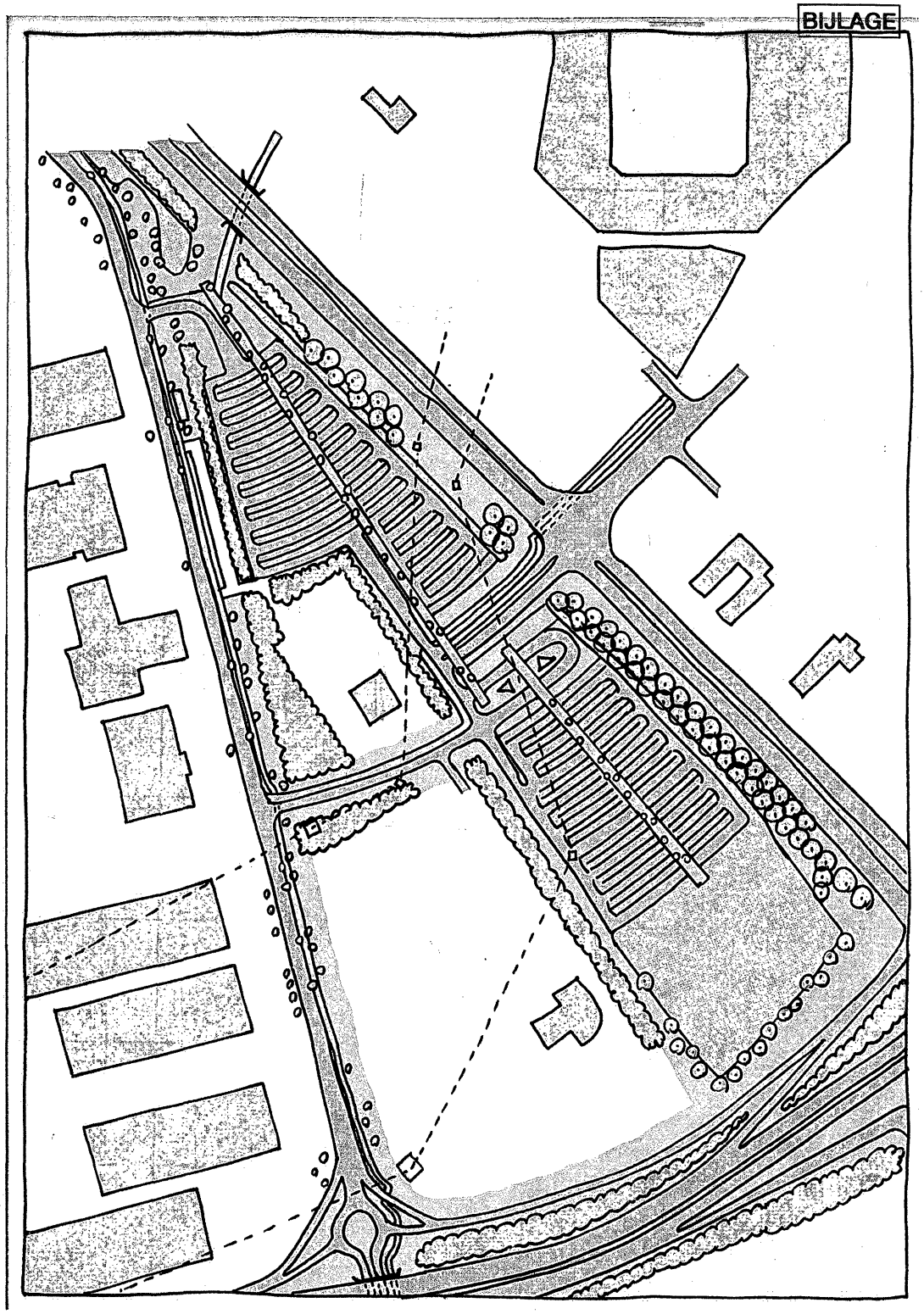
Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester, | de secretaris,

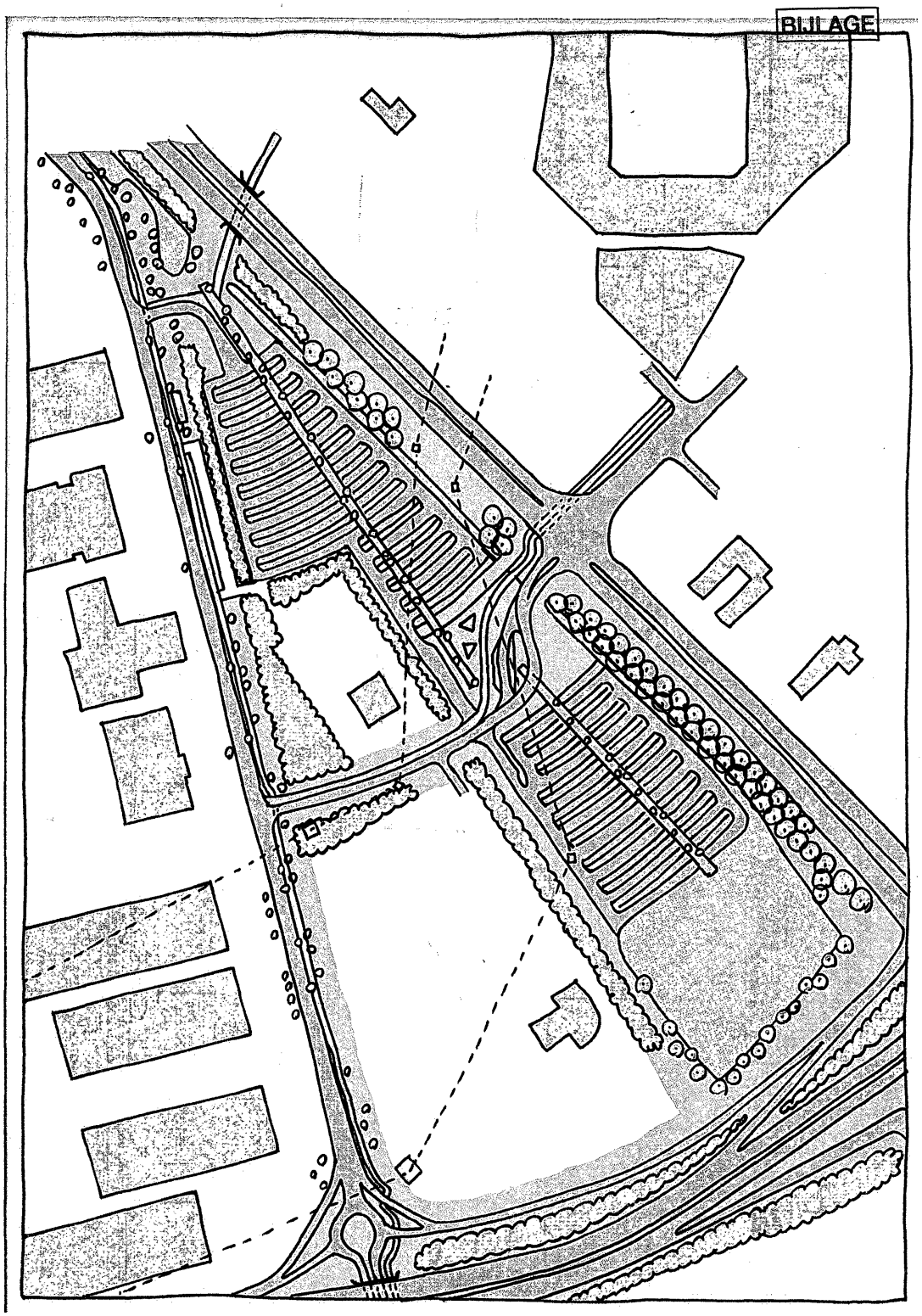
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel. | drs. L.J. (Leo) Bosdijk.

Raadsvoorstel - gr10.2414230.




BIJLAGE

Raadsvoorstel - gr10.2414230.



Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2010-2011
Ons kenmerk: RO 10.2379910
Registratienummer : GR 10.
Ingekomen op :

Onderwerp: RegioTram – start voorbereiding aanbesteding

Groningen, 15 SEP 2010

Aan de raad,

1. Inleiding.
De komende jaren gaan de gemeente Groningen en de provincie Groningen veel investeren in de verbetering van de bereikbaarheid van de stad en de provincie. Daarbij heeft een Regiotram, die stad en ommeland verbindt een sleutelrol. In gezamenlijkheid (gemeente, provincie en Regio Groningen Assen) hebben we deze ambitie sinds 2007 nader uitgewerkt in het project RegioTram. We hebben opdracht gegeven een goed ruimtelijk en financieel haalbaar ontwerp voor een tweetal tramlijnen te maken: tussen het hoofdstation Groningen en Zernike en tussen het hoofdstation en Kardinge, inclusief aansluiting op het Universitair Medisch Centrum Groningen.

De RegioTram biedt een (noodzakelijke) bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio. De aanleg van de RegioTram vraagt grote investeringen en heeft grote gevolgen. Daarom hebben wij op verzoek van uw raad en de provinciale staten de afgelopen twee jaar verschillende alternatieven voor een RegioTram laten onderzoeken. Juist deze onderzoeken hebben ons gesterkt in de overtuiging dat de RegioTram de beste oplossing is om de stad bereikbaar en de OV-exploitatie betaalbaar te houden. Andere vervoersystemen zijn soms goedkoper in aanschaf, maar in het gebruik zijn ze stuk voor stuk duurder. Bovendien trekken de alternatieven voor de RegioTram minder reizigers, wat de bereikbaarheid van de stad niet ten goede komt en hebben ze onvoldoende capaciteit om de groei van het openbaar vervoer in de toekomst te kunnen opvangen. Tot slot is de ruimtelijk en economisch structurerende werking van de alternatieven veel minder dan bij een tram.

Deze samenhangende visie op de verbetering van het openbaar vervoer in stad en regio, het Raamwerk RegioRail heeft u al eerder vastgesteld evenals het tracé voor de eerste lijn. De introductie van de RegioTram betekent voor de stad meer dan de introductie van een nieuw vervoermiddel, naast de trein en de bus. Om de RegioTram tot een succes te maken zullen we ons verkeersbeleid en ruimtelijke ontwikkeling verder vormgeven rond de tram. Voorbeelden hiervan zijn de vernieuwing en uitbreiding van de P+R locaties in Zernike en Kardinge.

SE.4.C

De RegioTram is een groot en complex project. Wij hebben zorgvuldig aandacht besteed aan het beheersen van de risico's tijdens de aanleg en exploitatie. Samen met de provincie hebben wij de risico's voor zover dat mogelijk is in kaart gebracht. Om meer zekerheid te krijgen hebben we samen met de provincie opdracht gegeven om een second opinion uit te voeren door een externe deskundige (AT Osborne). We hebben gevraagd aan te geven wat de belangrijkste risico's zijn die gemeente en provincie lopen en waar mogelijk (aanvullende) beheersmaatregelen aan te dragen. De uitkomst van de second opinion is positief. AT Osborne concludeert dat de achterliggende documenten een gedegen en professionele indruk maken en voldoende informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen. AT Osborne doet ook aanbevelingen voor het vervolg. Deze aanbevelingen nemen we voor het overgrote deel over.

De onzekerheden en risico's zijn nauwkeurig in kaart gebracht en berekend. Daarbij is aangegeven wat er kan worden gedaan om ze te beperken, en om de eventuele nadelige gevolgen ervan te ondervangen. Een groot deel van de risico's worden overgedragen aan marktpartijen. Hiervoor betalen we een premie. Daarom is het nodig aanvullende middelen beschikbaar te stellen van in totaal € 17,4 miljoen, waarvan wij € 11,6 miljoen voor onze rekening nemen. Dit sluit aan bij de afspraak in het collegeprogramma dat we middelen reserveren bij risico's van nieuwe projecten. In dit geval houden we de reserve niet zelf aan, maar kopen we de risico's af. We stellen voor deze investeringen te dekken met de risicobuffer projecten in 2014.
We hebben met de provincie aanvullende afspraken gemaakt over de financiering en een heldere verdeling van de risico's. Op basis van de conclusies uit de second opinion en de afspraken met de provincie gaan we met vertrouwen verder met de RegioTram en starten we de voorbereidingen voor de aanbesteding.

Bij het ter inspraak leggen van het voorkeurstracé lijn 2, hadden we nog geen keuze gemaakt tussen een tracé via de Vinkenstraat of de Oosterhamrikkade NZ. We hebben voor een proces gekozen, waarin de voor- en nadelen van beide tracés op een rij worden gezet.
Hieruit blijkt dat een tracé via de Vinkenstraat een grotere ruimtelijk en economisch structurerende werking heeft. Dit tracé geeft een impuls aan de wijkvernieuwing Oosterparkwijk/Korrewegwijk, en heeft een rechtstreekse aansluiting op het winkel-centrum Wielewaalplein. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van dit winkelcentrum, zodat meer ondernemers zullen zich hier willen vestigen. Het UMCG heeft een voorkeur voor een tracé via de Vinkenstraat.

Een nadeel van een tracé via de Vinkenstraat is dat de kosten circa € 22,5 miljoen hoger zijn, voornamelijk omdat er een nieuwe brug aangelegd moet worden. Daarnaast worden de jaarlijkse exploitatiekosten circa € 0,75 miljoen hoger ingeschat. Bij een tracé via de Vinkenstraat is het risico van vertraging groter door de aanleg van een brug en de sloop van woningen aan de Vinkenstraat. De provincie heeft geen voorkeur voor een tracé via de Vinkenstraat en is van mening dat alle meerkosten en risico's voor rekening van de stad komen.

Uit de inspraak blijkt een lichte voorkeur voor een tracé via de Oosterhamrikkade NZ.

Concluderend hebben we inhoudelijk een voorkeur voor een tracé via de Vinkenstraat. Gelet op de hogere kosten en de risico's voor de planning, die allen voor rekening van de gemeente komen, kiezen we echter voor een tracé via de Oosterhamrikkade NZ.

Om de wijkvernieuwing in de Oosterpark mogelijk te maken, gaan we in samenwerking met de woningcorporaties een nieuw plan opstellen, waarmee we de wijk een impuls willen geven. We stellen hiervoor een bedrag van € 7,5 miljoen uit ISV-3 beschikbaar.

Voor een goede inpassing van de tram in de stad is het ook noodzakelijk een aantal aanvullende investeringen te doen die niet in de investeringsraming van de tram zijn opgenomen. In totaal gaat het om € 2,5 miljoen. We stellen voor deze investeringen te reserveren uit de risicobuffer projecten in 2014. Wij komen bij uw raad terug voor de concrete invulling van deze maatregelen.

Wij leggen uw raad het voorlopig ontwerp van de eerste lijn en het tracé van de tweede lijn voor. Daarnaast is op basis van de tracés een raming gemaakt van de investeringskosten en de kosten van exploitatie. Hiermee heeft uw raad alle gegevens die nodig zijn om een afgewogen besluit te kunnen nemen over de RegioTram. Wij vragen u het voorlopig ontwerp van de eerste lijn en het tracé van de tweede lijn vast te stellen, de gemeentelijke bijdrage aan het voor de uitvoering benodigde budget te reserveren, en de voorbereiding van de aanbesteding te starten.

Bij dit raadsvoorstel treft u diverse notities aan die onderdeel zijn van het Raamwerk RegioRail. Het gaat om de volgende notities:

Algemeen:	
· De Regiotram op hoofdlijnen;	bijlage 1
Tram in Raamwerk RegioRail:	
· De mogelijkheden van inzet van dubbelgelede bussen in het	
· Raamwerk RegioRail;	bijlage 2
· Doorrijden de regio in;	bijlage 3
Ontwerp:	
· Voorlopig ontwerp tramtracé lijn 1 op hoofdlijnen;	bijlage 4
· De koppelingsvariant uitgewerkt;	bijlage 5
· Voorkeurstracé lijn 2;	bijlage 6
· Inspraakrapport	bijlage 7
Financiën / risico's:	
· Investeringsraming;	bijlage 8
· Exploitatieraming;	bijlage 9
· Aanbestedingsmethode (met bijlage contracteringsstrategie)	bijlage 10
· Business case en public sector comparator RegioTram;	bijlage 11
· Afspraken RegioTram augustus 2010	bijlage 12
· Second opinion AT Osborne	bijlage 13

Een **samenvatting** van de belangrijkste inhoudelijke, financiële en organisatorische overwegingen van het project RegioTram is opgenomen in de als bijlage 1 bijgevoegde notitie "De RegioTram op hoofdlijnen". Wij verwijzen voor nadere samenhangende

achtergrondinformatie naar deze notitie.

In dit raadsvoorstel richten wij ons gelet op het vorenstaande primair op de belangrijkste aspecten uit de nu voorliggende besluitvorming. Het gaat dan om:
- de inhoudelijke aspecten;
- de kosten, de business case en de dekking;
- de aanbestedingsmethode;
- de gemeenschappelijke regeling;
- het risicoprofiel en de gemeente;
- de uitkomsten van het onderzoek van AT Osborne;
- het vervolgtraject.

Wij hebben in de aanloop naar de besluitvorming verschillende keren uw raad geïnformeerd en met u gediscussieerd over de planvorming voor de tram. De komende twee jaar zullen we samen met de provincie het aanbestedingsproces nauwkeurig en zorgvuldig sturen, om ervoor te zorgen dat onze doelstellingen en uitgangspunten geborgd blijven. Gedurende het aanbestedingsproces zullen we steeds een stap zetten in de richting van een definitieve overeenkomst met een marktpartij, waarna de realisatie zal starten. Wij zullen uw raad blijven informeren over de voortgang en ontwikkelingen van dit proces.

2. Inhoudelijke aspecten.
Het voorlopig ontwerp van de eerste lijn, de tracékeuze van de tweede lijn en de koppelingsvariant zijn voor de gemeente de belangrijkste inhoudelijke onderdelen.
De plannen voor de aanleg van de eerste twee tramlijnen verkeren in een verschillend stadium van ontwikkeling. Voor Lijn 1 heeft u medio 2009 het tracé vastgesteld, en is begin 2010 een voorlopig ontwerp gepresenteerd. Voor Lijn 2 is begin 2010 voorkeurstracé gepresenteerd.

Voorlopig ontwerp lijn 1, tracékeuze lijn 2, koppelingsvariant en tracékeuze.
Lijn 1.
Bij het Voorlopig Ontwerp (VO) zijn de traminfrastructuur en de openbare ruimte in één ontwerp geïntegreerd.

Het VO is opgedeeld in deelgebieden. Voor een groot aantal deelgebieden geldt dat de inspraakprocedure niet tot (grote) wijzigingen in het oorspronkelijk – in februari door ons college vastgestelde – VO heeft geleid. Voor een aantal echter wel. De belangrijkste wijzigingen zijn de inpassing van de tram in het stationsgebied, gedeeltelijk behoud van de voortuinen in de Kastanjelaan, de inpassing en het parkeren in de Eikenlaan, vrij-liggende fietspaden en een halte op de Zonnelaan en de inpassing bij het Noorderstation.
In de als bijlage 4 bijgevoegde notitie "Voorlopig ontwerp tramtracé lijn 1 op hoofdlijnen" is het ontwerp van lijn 1 nader uitgewerkt.

Koppelingsvariant.
In de inspraak (zie het als bijlage 7 bijgevoegde rapport) is de koppelingsvariant geopperd door de Bewonersorganisatie Beijum (BOB). Wij stellen voor de koppelingsvariant te kiezen, oftewel Lijn 1 en Lijn 2 aan elkaar te koppelen via een gezamenlijke halte ter hoogte van de Bloemsingel en de noordingang van het UMCG.

Wij stellen een tracé voor waarbij Lijn 1 vanaf de halte Bloemsingel, langs de Kolendrift, over CiBoGa naar het Boterdiep rijdt. In de als bijlage 5 bijgevoegde notitie "De koppelingsvariant uitgewerkt" is deze koppeling van de beide lijnen nader uitgewerkt.

Lijn 2.
Het tracé van lijn 2 kende in de inspraak nog verschillende varianten. Het betrof met name de route van het Gedempt Zuiderdiep naar de Oostersingel en het vervolg over de Oosterhamrikkade danwel de Vinkenstraat. In de als bijlage 6 bijgevoegde notitie "Voorkeurstracé lijn 2" is de tracékeuze van Lijn 2 nader uitgewerkt en toegelicht. Zoals we in de inleiding hebben aangegeven stellen we een tracé via de Oosterhamrikkade NZ voor.

De gevolgen van de voorgestelde koppelingsvariant voor de lijnen 1 en 2 zijn verder in de hoofdlijnennotitie nader toegelicht.

3. De kosten.
De kosten van de RegioTram vallen uiteen in de investering en de exploitatie. Voor de investeringsramingen is een analyse van de verschillen ten opzichte van eind 2008 op- en vastgestelde kostenraming gemaakt.

Investering.
Hoofdstuk 6 van de hoofdlijnennotitie (bijlage 1) gaat over de investeringsraming. Deze sloot in de eerste kostenraming uit 2008 op € 299 miljoen op prijspeil 2008. Dat komt overeen met € 307,7 miljoen op prijspeil 2010. Bij die eerste raming in 2008 is rekening gehouden met een onzekerheidsmarge van 20 procent voor de eerste tramlijn, waarvoor op dat moment een schetsontwerp beschikbaar was. Over Lijn 2 bestonden toen alleen nog ideeën voor mogelijke tracés, en waren nog geen schetsontwerpen gemaakt. Daarom is in de raming voor Lijn 2 destijds rekening gehouden met een onzekerheid van 30 procent.

Inmiddels is veel meer bekend over de eerste twee tramlijnen, waardoor de kosten nauwkeuriger en meer betrouwbaar zijn geraamd. De onzekerheden in de ramingen zijn daardoor teruggebracht tot tien procent voor de tracédelen die al zijn uitgewerkt in een voorlopig ontwerp en vijftien procent voor de overige tracédelen.

De investeringskosten sluiten nu op een deterministische raming van € 307,7 miljoen (prijspeil 2010). Daarmee blijven de investeringskosten binnen het beschikbare budget. Deze raming is inclusief BTW, voor zover die niet is te compenseren. In de als bijlage 8 bijgevoegde notitie "Investeringsraming" kunt u lezen op welke wijze deze raming tot stand is gekomen en welke elementen daarbij een rol hebben gespeeld. In de volgende tabel zijn beide ramingen tegen elkaar afgezet, waarbij de kostenraming 2008 is geïndexeerd naar het jaar 2010.

Onderdeel	Kostenraming 2008	Kostenraming 2010	Verschil
Aanleg infrastructuur	207,8	200,9	- 6,9
Voorbereiding & Toezicht en planontwikkeling	62,2	49,3	-12,9
Onvoorzien en risico's	23,1	36,7	+ 13,5
Overige bijkomende kosten (compensatie OV-omleidingen, vergunningen, verkeersmaatregelen)		13,9	+13,9
Niet compensabele of verrekenbare BTW	14,0	6,2	- 7,8
Overig	0,6	0,7	+ 0,1
TOTAAL	**307,7**	**307,7**	**0**

Bedragen in miljoenen euro's, prijspeil 2010

Voor een toelichting op deze raming en de verschillen tussen de kostenraming in 2008 en 2010 verwijzen we u naar de notitie "De RegioTram op Hoofdlijnen". Een uitgebreide toelichting treft u aan in de notitie "Investeringsraming".

Exploitatiekosten.
De exploitatie van de RegioTram is opgebouwd uit verschillende onderdelen. Zie hiervoor de als bijlage 9 bijgevoegde notitie "Exploitatieraming". Belangrijk uitgangspunt voor de invoering van de RegioTram is dat dit niet mag leiden tot hogere exploitatiekosten voor de overheden. Uit de bijgevoegde notitie "Exploitatieraming" blijkt dat de exploitatie sluitend is.
De huidige exploitatieraming kent een aantal onzekerheden. De bijgevoegde notitie "Exploitatieraming" gaat uitgebreid op deze factoren in.

De opbrengstverantwoordelijkheid.
De opbrengstverantwoordelijkheid van de busconcessies ligt op dit moment bij het OV-bureau. Wij vinden dat dit ook voor de RegioTram moet gelden.

De duur van de tramconcessie.
Met betrekking tot de exploitatie van de RegioTram en de samenhang met de treinconcessie is bekeken wat de lengte moet zijn van de tramconcessie. Voor de RegioTram zijn verschillende lengtes voor het opnemen van de exploitatie mogelijk.
De looptijd kan maximaal 22,5 jaar bedragen.
In de aanbesteding zullen we verschillende opties voor de tramexploitatie uitvragen, om deze af te kunnen stemmen op de treinconcessie. De treinconcessie loopt in 2020 of uiterlijk 2027 af. Met deze aanpak combineren wij zekerheid met zoveel mogelijk flexibiliteit. Op dit punt volgen we de aanbeveling van AT Osborne daarom niet op.

4. De businesscase.
De ramingen van investeringen en exploitatie geven een goede indruk van de financiële omvang en haalbaarheid van het project. Een businesscase kan dat inzicht verder vergroten. Een businesscase bevat alle financiële inkomsten en uitgaven van een project. Hieruit wordt duidelijk in welke mate deze tegen elkaar opwegen en dus of een project financieel haalbaar is.

In de businesscase voor het project RegioTram is berekend wat het kost om de twee geplande tramlijnen aan te leggen en te exploiteren, op basis van een geïntegreerd contract (DBFMO). In de businesscase zijn alle geldstromen die hiermee gemoeid zijn in kaart gebracht, gedurende de hele looptijd van het project. De looptijd is voorlopig begroot op de bouwtijd en 22,5 jaar exploitatie.

Het gaat hierbij om de volgende geldstromen:
- de kosten in de vorm van de verwachte beschikbaarheidsvergoeding, zijnde de aan de opdrachtnemer te betalen maandelijkse vergoeding, welke afhankelijk is van de door de opdrachtnemer geleverde prestaties, en welke dient ter dekking van de door de opdrachtnemer gedane uitgaven om het systeem operationeel te maken en te houden;
- de kosten van de opdrachtgevers (projectbureau RegioTram);
- de dekking door gemeente, provincie en regio;
- de opbrengsten uit kaartverkoop en abonnementen.

In de als bijlage 11 bijgevoegde notitie "Businesscase & Public Sector Comparator RegioTram" worden deze projectkosten en projectopbrengsten (uitgezet in de tijd) uitgebreid uiteengezet.

In de businesscase zijn (onder andere) de volgende uitgangspunten en parameters gehanteerd:
1. reizigersopbrengsten:
   - de reizigersopbrengsten zijn redelijk conservatief geraamd en vooral gebaseerd op bestaande reizigersstromen en dus zonder de zogenaamde X-factor. Wel kunnen risico's ontstaan bij het vervallen van de OV-jaarkaart en als de nu gehanteerde index voor jaarlijkse tariefsstijgingen (2,3 %) leidt tot een zekere vraaguitval;
   - de nu gehanteerde jaarlijkse tariefsstijging van 2,3% zit onder de gemiddelde tariefsstijging van de laatste 10 jaar (3,7%);
   - deze gemiddelde tariefsstijging is overigens vooral op treintarieven gebaseerd, wat het beeld enigszins beïnvloedt. De voor de tram (tot aan invoering OV-chipkaart) belangrijkste kaarten zijn gestegen met 3,3% (15-strippen) en 3,4% (45 strippen);
   - in de bus/tram verkochte losse strippenkaarten (2, 3 en 8 strippen) zijn vanaf 2003 niet meer in tarief gestegen;
   - de voor de tramopbrengsten zeer belangrijke OV-jaarkaart (rond 20% van de opbrengsten) is de laatste 10 jaar met gemiddeld 4,3% gestegen (2009 3,9%, 2010 5,7% voor wat betreft het hierin begrepen busdeel).
2. Het beoogde aanbestedingsvoordeel. In totaal is hiervoor € 40 miljoen geraamd. Voor een bedrag van € 30 miljoen dienen de RSP middelen voor het stationsgebied als achtervang. Met het resterende aanbestedingsvoordeel houden we rekening door een adequate plafondprijs vast te stellen. Wanneer aanbiedingen boven de

plafondprijs uitkomen, kijken we of het mogelijk is om met versoberingen binnen het budget te blijven. Versoberingen die het concept aantasten worden voorgelegd aan de raad. Wanneer het niet mogelijk is het project met het beschikbare budget te realiseren, zullen we voorstellen het project stop te zetten.

3. Baten uit herfinanciering: in de businesscase wordt rekening gehouden met een herfinancieringvoordeel van € 10 miljoen. Dit voordeel is gebaseerd op het stabiliseren van de financiële markten binnen 5 – 6 jaar, en het afnemen van het risicoprofiel van het project na de realisatie van de twee tramlijnen.

Afkopen risico's in de businesscase.
De nu voorliggende vorm van geïntegreerde aanbesteding betekent ook, dat een fors deel van de risico's wordt overgedragen aan de markt. De businesscase onderscheidt daarbij enkele risicosoorten. Zo houdt de businesscase rekening met "normale ramings-onzekerheden". In de businesscase zijn deze ramingsonzekerheden becijferd op circa € 20 miljoen. Deze ramingsonzekerheden worden bij een DBFMO-contract overgedragen aan de private partij. Deze private partij zal hier echter een premie voor vragen. De gemeente en provincie kopen de ramingsonzekerheden af (voor zover deze betrekkingen hebben op de aanbesteding). Wanneer wij deze risico's overdragen, hoeven wij hiervoor zelf geen weerstandsvermogen aan te houden.

Naast de ramingsonzekerheden maakt de DBFMO-structuur ook een andere categorie risico's expliciet. Door het toevoegen van de "F" (Financiering) worden de vermogenskosten ondergebracht in het project. Deze vermogenskosten weerspiegelen de algemene risico's van het project. Hierbij gaat het om risico's die kunnen voortvloeien uit de lange termijn prestatieverplichtingen van het DBFMO contract en samenhang vertonen met de conjunctuur. De businesscase raamt deze risico's op rond € 40 miljoen (prijspeil 1 januari 2010). Net als bij de ramingsonzekerheden zouden ook deze risico's linksom of rechtsom voor rekening van gemeente en provincie kunnen komen. In het voorziene DBFMO-contract komen ze echter niet ten laste van het weerstandsvermogen, maar dragen wij deze risico's nu over aan de private partij.

In de aanbesteding zal duidelijk worden of marktpartijen (consortia) de businesscase onderschrijven. In die zin is de aanbesteding de ultieme test en controle op de businesscase.

Uitkomsten.
Samengevat is het volgende beeld van de businesscase te geven.

	Reëel totaal (x mio €, pp 1-1-2010)	Netto Contante Waarde (x mio €, 3,2%, 1-1-2010)
Kosten opdrachtgever (voorbereiding, vastgoed, overig)	77.3	74.9
Normale ramingsonzekerheden opdrachtgever	5.6	5.5
BTW	7.1	6.8
Piekbetaling aan opdrachtnemer (50% van de investering)	144.1	133.8
Bruto Beschikbaarheidvergoedingen aan opdrachtnemer	475.8	354.3
Meerwaarde van geïntegreerde aanbesteding	-/- 18.6	-/-14.6
Totale uitgaven		**560.7**
Dekking cf Raamwerk RegioRail en hiermee gegenereerde renteopbrengsten	304.4	313.9
Reizigersopbrengsten tram	215.3	188.2
Extra reizigersopbrengsten bus	31.0	27.1
Eenmalige opbrengst "nieuw voor oud"	3.7	3.6
Baten uit herfinancieringvoordeel	14.4	10.5
Totale inkomsten		**543,3**
Tekort (=aanvullende dekking gemeente (2/3 deel) en provincie (1/3 deel)		**17,4**

Het tekort in de businesscase van € 17,4 miljoen is te beschouwen als een bijdrage die wij doen om de risico's (grotendeels) aan de markt over te dragen, waar tegenover de gemeente voor het overgedragen risicodeel geen weerstandscapaciteit hoeft te reserveren. Dit sluit aan bij de afspraak in het collegeprogramma.

In de businesscase zijn een aantal optimalisatiemaatregelen en besparingen opgenomen. Deze maatregelen en besparingen worden toegelicht in de bijlage "Business case en public sector comparator RegioTram" (bijlage 11).

Er is sprake van een sluitende businesscase als gemeente en provincie bereid zijn tot aanvullende dekking. Om de businesscase sluitend te maken was aanvullende dekking van gemeente en provincie nodig. Hierover zijn in de nieuwe afspraken (bijlage 12) afspraken gemaakt. In de volgende paragraaf gaan we hier nader op in.

6. De dekking.
De dekking van de aanlegkosten van de twee tramlijnen maakt onderdeel uit van het bredere pakket van (oorspronkelijk) € 702 miljoen aan investeringen in het regionale openbaar vervoer tot 2020: het Raamwerk RegioRail. Over de dekking van dit totale investeringspakket, waar de RegioTram onderdeel van uitmaakt, zijn met de provincie Groningen afspraken gemaakt. Hierover hebben wij uw geïnformeerd in onze brief van februari 2009.

Deze afspraken leiden er toe dat de dekking van de twee tramlijnen niet los gezien kan worden van de dekking van de overige onderdelen uit het Raamwerk RegioRail, omdat

deze dekking geregeld is voor het raamwerk als geheel en niet geoormerkt is per project. In de financiële afspraken van 10 februari 2009 staat dat de budgetten binnen het Raamwerk RegioRail taakstellend zijn. Dit geldt dus ook voor de € 299 miljoen (prijspeil 2008) voor de twee tramlijnen. Deze afspraak zorgt ervoor dat wel per project binnen het Raamwerk RegioRail kan worden besloten, mits het betreffende project binnen het daarvoor taakstellende budget blijft.

De afgesproken dekking van het project RegioTram is als volgt.

Publieke Partij	**Titel**	**Bedrag in miljoenen euro's**	
Gemeente			*81*
Provincie			*70*
Regio (niet geïndexeerd)	(a) Basisbijdrage (prijspeil 2008)	16	
	(b) Aanvullende bijdrage 2009-2015	17	
	(c) Aanvullende bijdrage 2015-2020 (niet ten behoeve van bouw van het Project)	25	
	(c) Aanvullende bijdrage 2015-2020 (niet ten behoeve van bouw van het Project)	5	
Subtotaal Regiovisie			*63*
Marktbijdrage	Aanbestedingsvoordeel	25	
Subtotaal marktbijdrage			*25*
RSP		117	
RSP (taakstellend)	Ten laste van spoorlijn Groningen-Heerenveen en/of spoorlijn Groningen-Leeuwarden.	5	
Subtotaal RSP			*122*
Subtotaal		**361**	**361**
Af	Hierin begrepen dekking voor aanpassing Hoofdstation en viersporigheid Europapark, frequentieverhoging Groningen-Assen, doorkoppeling regionale treindiensten	62	62
Totaal		**299**	**299**

Te dekken kosten gemeente.
Als gemeente moeten we derhalve (€ 42 + € 39) € 81 miljoen dekking opbrengen op basis prijspeil 2008. Vertaald naar prijspeil 2014 (de verwachte opleveringsdatum van de tram) is dat € 89 miljoen.

Daarnaast is er sprake van een tekort op de businesscase van €17,4 miljoen. We hebben met de provincie afgesproken, dat wij 2/3 deel van het tekort voor onze rekening nemen. Dit betekent dat ons aandeel in het tekort € 11,6 miljoen euro is en € 5,8 miljoen euro voor rekening van de provincie komt.

Tenslotte hebben we rekening gehouden met enkele investeringen buiten de directe scope van het RegioTramproject, Deze investeringen zijn noodzakelijk voor een goede inpassing van de tram in de stad. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de inrichting van het Gedempt Zuiderdiep tussen Herestraat en Minerva aan het profiel van de RegioTram. We ramen voor deze aanpassingen in totaal rond € 2,5 miljoen.

In totaal moet de gemeente derhalve € 103,1 miljoen dekkingsmiddelen genereren.

In het volgende overzicht zijn kosten en dekking nader uitgewerkt.

Overzicht kosten en dekking (bedragen * € 1 miljoen)	
Kosten:	
Gemeentelijke bijdrage	89,0
Gewenste inpassing	2,5
Aandeel tekort business case (afgerond)	11,6
Risicoreservering	Pm
Totaal benodigd	**103,1**
Dekking:	
Structurele middelen:	
Structurele middelen uit jaarlijkse reserveringen	43,1
Structurele middelen uit budget ringwegen (v.a. 2017)	5,6
Incidentele middelen:	
Incidenteel nieuw beleid 2004	1,2
Incidentele vrijval nieuw beleid (2003 – 2014)	15,3
Verkoop Essent (restant)	8,8
Inkomsten Essent 2010	1,8
Idem na 2010	13,2
Totaal aanwezig (reeds besloten)	**89,0**
Bij: uit structurele bijdrage grote projecten 2014 (€ 1 miljoen/jaar): BC	11,6
Bij: idem tbv gewenste inpassing	2,5
Totaal dekking	**103,1**

Ter toelichting hierop het volgende.

Structurele middelen uit jaarlijkse reserveringen.
Vanaf 2005 sparen we jaarlijks € 300.000,-- euro structureel voor de tram. Hiermee kunnen we ons aandeel in lijn 1 (HS – Zernike) van € 50 miljoen dekken. In 2014 hebben we hiervoor een bedrag van € 3.484.000,--[1] beschikbaar. Het bedrag ad € 3.484.000,-- vertegenwoordigt een investeringswaarde van ruim € 43 miljoen euro (uitgangspunt 30 jaar lineair, 4,7% rente). Het restant t.o.v. € 50 miljoen moet komen uit de structurele middelen uit het budget ringwegen (zie verder).

[1] Dit bestaat uit een bijdrage van € 400.000 uit de begroting 2006 uit de OZB verhoging van 2004. Daarnaast sparen we jaarlijks van 2005-2015 € 300.000,-- structureel voor de RegioTram. Deze middelen zijn gebruikt voor een structurele jaarlijkse bijdrage voor het transferium Hoogkerk van € 216.000,--. Per saldo is er € 3.484.000,--.

Structurele middelen uit budget ringwegen.
We ramen jaarlijks een bedrag van € 454.000,-- voor de aanpak van ringwegen. Vanaf 2011 is dit bedrag structureel opgenomen in de begroting. Tot en met 2016 hebben we dit budget nodig voor de aanpak van de oostelijke ringweg. Vanaf 2017 willen we dit budget inzetten voor dekking van het raamwerk RegioRail. Een structureel bedrag van € 454.000,-- staat gelijk aan een investeringswaarde van € 5,6 miljoen.

Incidenteel nieuw beleid 2004.
In februari 2007 heeft de Raad de startnotitie Tram in stad en regio vastgesteld. Onder meer is toen besloten uit incidenteel nieuw beleid Kolibri-middelen 2004 een bedrag van € 1.246.000,-- (incidenteel beschikbaar gestelde middelen uit 2004 t.b.v. € 2.000.000,-- verminderd met € 434.000,-- voor transferium Haren en € 320.000,-- voor incidentele plankosten planstudie CS-Zernike) beschikbaar te stellen.

Incidentele vrijval nieuw beleid (2003 – 2014).
Als hiervoor weergegeven, sparen wij vanaf 2005 voor onze bijdrage in de tram ultimo 2014. Tot 2015 gebruiken we deze middelen niet. Elk jaar valt dus het tot dan gespaarde bedrag vrij. Bij motie heeft u aangegeven deze vrijval te willen reserveren voor de tram. In totaal gaat het tot 2015 om een bedrag van € 18,0 miljoen. Uit deze incidentele vrijval zijn ook de gemeentelijke bijdragen aan de regiovisie over 2007-2009, in totaal € 2,7 miljoen, gedekt. Na aftrek hiervan is € 15,3 miljoen beschikbaar voor het Raamwerk RegioRail.

Verkoop Essent (restant).
Bij de vaststelling van de begroting 2010 is de inzet van de Essent-middelen geregeld. De directe verkoopopbrengst was € 76,8 miljoen. Hiervan was nog € 68 miljoen nodig voor onze eigen bijdrage in het RSP van € 80 miljoen euro. Het restant ad € 8,8 miljoen wordt bij raadsbesluit ingezet voor Raamwerk RegioRail.

Jaarlijkse inkomsten Essent.
De directe verkoopopbrengst was lager dan verwacht omdat het aandeel in EPZ (o.a. kerncentrale Borsele) niet verkocht mocht worden. Bij de vaststelling van de begroting 2010 is daarom besloten de jaarlijkse inkomsten die betrekking hebben op Essent, Essent Milieu, Enexis en EPZ, die nog niet zijn opgenomen in het financieel meerjarenbeeld, in te zetten voor het Raamwerk RegioRail. De jaarlijkse inkomsten bestaan uit renteinkomsten, dividend inkomsten en aflossingen door Enexis. Volgens de actuele verwachting hebben we het benodigde bedrag van € 13,2 miljoen in 2014 bijeengespaard. Het in 2010 ontvangen bedrag ad € 1,8 miljoen voor Essent, Essent Milieu, Enexis en EPZ wordt eveneens ingezet voor het Raamwerk RegioRail.

Structurele bijdrage grote projecten 2014.
Bij de vaststelling van de begroting 2011 zullen wij voorstellen vanaf 2014 een *structureel bedrag in de begroting te reserveren van € 2,5 miljoen per jaar voor de grote* projecten, overeenkomend met een investeringswaarde van € 34 miljoen. We stellen voor hiervan € 11,6 miljoen in te zetten voor ons aandeel in het tekort business case. De kapitaallasten hiervan zijn € 850.000,--.

Daarnaast willen we ook de kosten voor de ruimtelijke inpassing van de tram, die buiten de investeringsraming van de RegioTram vallen van € 2,5 miljoen dekken uit de structurele buffer uit de begroting 2014. De kapitaallasten hiervan zijn € 175.000,--.

Nog te dekken door gemeente.
Daarnaast moet nog dekking gevonden worden voor:

Plankosten dienst ROEZ
Naast de kosten voor het projectbureau maken de gemeente en de provincie ook zelf kosten. Deze kosten hangen samen met:
- bestuurlijke advisering. Een complex (uitbesteed) project als de RegioTram met al haar facetten op ruimtelijk, juridisch, organisatorisch en financieel gebied vergt een stevige bestuurlijke advisering;
- control. De controlrol in de breedste zin des woords is vooralsnog vooral bij de stakeholders (gemeente en provincie) belegd.

Wij zullen samen met de provincie deze kosten nader in beeld brengen en beheersen.

Risicobuffer
Hoofdstuk 8 beschrijft het risicoprofiel van de gemeente. Als hiervoor gesteld, leggen wij veel risico's bij de markt. Wel blijven gemeentelijke restrisico's bestaan, waar wij voor het investeringsdeel weerstandscapaciteit moeten reserveren. In paragraaf 8 worden deze nader benoemd. Over de omvang van de noodzakelijke reservering zullen wij uw raad nadere voorstellen doen, uiterlijk voor de dialoogfase.

Bijdrage Regiovisie.
Over de feitelijke inzet van het budget Regiovisie moet de regio Groningen-Assen nog besluiten evenals over de verdeling van de regiobudgetten over mobiliteitsinvesteringen en andere investeringen.

Risico's dekking aanlegkosten.
Naast de afgesproken bijdragen van de gemeente en provincie kan zich binnen de dekking van de aanlegkosten van de twee tramlijnen een aantal risico's voordoen.

Een dekkingsrisico kan ontstaan als het beoogde aanbestedingsvoordeel niet wordt gehaald. In totaal is in de dekkingsvoorstellen rekening gehouden met € 25 miljoen aanbestedingsvoordeel en € 5 miljoen aanvullende bijdrage van de regiovisie. In aanvulling hierop is nog € 20 miljoen nodig voor de noodzakelijke aanpassingen in het stationsgebied. Tegenover deze € 50 miljoen totaal staat € 30 miljoen (prijspeil 2008) dekking uit het mobiliteitsfonds, welk bedrag is gereserveerd voor het stationsgebied. Indien het marktvoordeel lager is dan € 20 miljoen (prijspeil 2008) is aanvullende dekking nodig. Provincie en gemeente hebben afgesproken een eventueel resterend tekort, voor zover wij hiervoor geen externe subsidiebronnen kunnen werven, elk voor de helft te dekken. Hierdoor wordt het risico voor het niet binnenhalen van de marktbijdrage en extra bijdrage van de regio Groningen-Assen voor beide partijen maximaal € 10 miljoen.

Het tekort binnen het Raamwerk RegioRail wordt voor een deel opgelost door bijdragen van de regio Groningen-Assen. Zoals hiervoren reeds is aangeven, moet over deze

bijdragen nog besluitvorming plaatsvinden in het bestuur van de Regiovisie. Conform vorenstaand dekkingsvoorstel gaat het in totaal om een bedrag van € 63 miljoen. Van deze € 63 miljoen is € 33 miljoen uit het huidige programma 2009-2015 reeds geoormerkt voor de twee tramlijnen. Daarnaast is het risico voor de extra bijdrage van € 5 miljoen afgedekt met de vorengenoemde afspraak over het budget Stationsgebied.

Dit betekent dat de garantstelling van provincie en gemeente voor het geval bedragen lager worden vastgesteld, zoals verwoord in de tabel met de dekking van het tekort, nog gaat over een risico van maximaal € 25 miljoen (uit het programma 2015-2020) en dus € 12,5 miljoen per partij. De inschatting dat dit risico zich voordoet is in onze ogen laag. Najaar 2010 kan zekerheid worden verkregen door besluitvorming in de regio Groningen-Assen. Provincie en gemeente hebben inmiddels afgesproken , dat als deze bijdrage niet beschikbaar komt, het project Raamwerk RegioRail na gezamenlijk overleg komt te vervallen.

Er is voorts een indexeringsrisico voor de bijdragen van de regio Groningen-Assen. De vastgestelde bedragen hebben als prijspeil 2008, terwijl geen afspraken zijn gemaakt over indexering. Wij stellen voor hier nadere financiële afspraken over te maken. Deze afspraken kunnen vervolgens worden betrokken bij de besluitvorming in de regio Groningen-Assen najaar 2010.

Ten aanzien van aanvullende kosten of scopewijzigingen (verandering van het project/de projectgrenzen) is afgesproken dat de veroorzaker betaalt. Dit betekent dat de partij die een voorstel voor een scopewijziging doet, ook de aanvullende kosten hiervan moet dragen.

Risico's dekking exploitatiekosten
De bijgevoegde exploitatieberekening laat een sluitende exploitatie zien. Op basis van de huidige inschattingen geeft de berekende exploitatie de meest reële verwachting. Desondanks zit hier nog wel een risico voor wat betreft de verwachte reizigers-opbrengsten. Hiervoor is in de set aan afspraken afgesproken, dat tegenvallende reizigers-inkomsten gedurende de eerste vijf jaar zullen worden opgevangen door rationalisaties en optimalisaties van het OV-systeem binnen het domein van het OV Bureau, zonder het basisbedieningsniveau aan te tasten. Mochten vorengenoemde aanpassingen niet (volledig) kunnen worden gerealiseerd, dan zullen stad en provincie gedurende de eerste vijf exploitatiejaren ieder 50% van de benodigde (additionele) middelen voor hun rekening nemen.

7. De aanbestedingsmethode en de contracteringsstrategie.
De aanbestedingsmethode.
Voor het aanbesteden van het project RegioTram stellen wij voor te kiezen voor een geïntegreerd contract via een zogeheten Design-Build-Finance-Maintain-Operate (DBFMO) contract. Dit betekent dat het (detail)ontwerp (Design), de realisatie (Build), de financiering (Finance), het beheer en onderhoud (Maintain) en de exploitatie (Operate) in één keer wordt aanbesteed in bij voorkeur één contract, waardoor de complete uitvoering van het project in handen van één partij (consortium) komt te liggen. Deze wijze van aanbesteden wijkt af van de traditionele wijze van aanbesteden waar de opdrachtgever met diverse opdrachtnemers te maken heeft. In de als bijlage 10

bijgevoegde notitie "Aanbestedingsmethode" wordt uitgebreid ingegaan op aanbesteding via een DBFMO-contract.

Deze vorm van aanbesteding brengt, ten opzichte van de meer traditionele vormen van aanbesteding, verschillende voordelen met zich mee. Belangrijke voordelen zijn de betere risicoallocatie en de resultaatverplichting van de markt. De betere risicoallocatie houdt in dat niet alle risico's bij de overheid worden neergelegd, maar daar waar deze het beste beheerst kunnen worden. Zo'n overdracht van risico's kost weliswaar geld, maar het grote voordeel daarvan is dat dit op voorhand inzichtelijk is gemaakt en wordt geregeld. Hierdoor wordt de kans aanmerkelijk kleiner dat de overheid gedurende het contract nog voor verrassingen komt te staan. De resultaatverplichting houdt in dat de opdrachtnemer wordt afgerekend op basis van het bereiken van de vooraf vastgelegde resultaten. Hiermee wordt een optimale kwaliteit en doelmatigheid gedurende de looptijd van het contract bereikt.

Een DBFMO-contract is nieuw voor ons. Geïntegreerde aanbesteding is complex en stelt hoge eisen aan het opdrachtgeverschap. De belangrijkste openstaande vraag is daarom nog of wij als overheid (mede-opdrachtgever) zelf over voldoende kennis beschikken om dit in goede banen te kunnen leiden of dat inhuur van externe expertise hiervoor gewenst is. Dit is een belangrijk aspect bij de inrichting van de projectorganisatie voor de volgende fase.

Contracteringsstrategie.
De contracteringsstrategie van de aanbesteding vindt plaats volgens een groeimodel. De procedure wordt hieronder per fase kort toegelicht. Voor een gedetailleerde uitwerking wordt verwezen naar de bijgevoegde notitie "Aanbestedingsmethode".

Prekwalificatiefase.
Spoedig nadat de aanbestedingsleidraad is vastgesteld maakt het Projectbureau RegioTram de start van de aanbesteding bekend op de Europese en Nederlandse aanbestedingssites. Met de aankondiging start de zogenaamde Prekwalificatiefase. Geïnteresseerde consortia kunnen zich in deze fase aanmelden.

Plan van aanpakfase.
In de *Plan van aanpakfase* dienen de in de prekwalificatiefase geselecteerde consortia een plan van aanpak in. In dat plan van aanpak gaan zij dieper in op een aantal vooraf bepaalde voorwaarden – de zogenaamde kritieke succes factoren. Dat zijn:
- samenwerking, in de vorm van een managementplan;
- kwaliteit van de geboden openbaar vervoersdienst;
- flexibiliteit, onder meer in verband met de uitbreiding naar de regio;
- relatie tot de omgeving (voorkomen van hinder).

De beoordeling van deze plannen van aanpak vindt plaats aan de hand van gunningscriteria, die zijn vastgelegd in de aanbestedingsleidraad. De beste drie consortia gaan door naar de volgende twee fasen. Alle consortia hebben op dat moment ook verklaard een bieding te kunnen doen die lager ligt dan de zogenaamde plafondprijs. Dat is de prijs die is vastgesteld naar aanleiding van de businesscase.

Consultatiefase.
In de Consultatiefase bespreekt het projectbureau de voorliggende projectdocumentatie (Programma van Eisen, contract, leidraden) met de drie consortia in vertrouwelijke overleggen. Het doel daarvan is dat de consortia - aan de hand van gefundeerd commentaar - de aanbesteder helpen de projectdocumentatie te verbeteren, voor alle betrokkenen op dezelfde wijze.

Dialoogfase.
In de dan volgende Dialoogfase krijgen de consortia de gelegenheid om hun biedingen voor te bereiden. Zij moeten daartoe een aantal plannen, processen en ontwerpen voorbereiden, waarvan sommige ook kwalitatief worden beoordeeld en zullen worden meegewogen in de definitieve beoordeling van biedingen. Voorbeelden van deze plannen zijn: managementplan, ontwerpplan, vervoersplan, rollend materieelplan, bepaalde detailontwerpen, financieringsplan en veiligheidsplan. Ook komt in deze fase de definitieve risicoverdeling tot stand. Deze fase wordt afgesloten met het opstellen van het Dialoogverslag.

Definitieve inschrijving en gunning.
De definitieve inschrijving wordt beoordeeld op prijs en kwaliteit. Deze prijs, uitgedrukt in netto contante waarde, moet beneden de vooraf door het projectbureau bekend gemaakte maximale prijs liggen – de plafondprijs. De aanbesteding wordt afgerond met een DBFMO-contract tussen de opdrachtgever en de winnaar van de aanbesteding en het afronden van de financieringsdocumentatie tussen de opdrachtnemer en de banken.

8. Risicoprofiel gemeente.
Aan de aanleg en exploitatie van de eerste lijnen van de RegioTram zijn risico's verbonden. Deze risico's komen zowel bij de opdrachtnemer als de opdrachtgevers (gemeente en provincie Groningen) te liggen. Wij richten ons in dit voorstel vooral op de risico's, die de gemeente loopt en hoe deze zijn te beheersen.

Zoals wij reeds hebben aangegeven, is de keuze voor een DBFMO-model vooral ook ingegeven vanuit de insteek om zoveel mogelijk risico's bij de markt neer te kunnen leggen. Het gevolg hiervan is dat de risico's vooraf al inzichtelijk en beprijsd zijn. De resterende risico's blijven dan voor rekening van de opdrachtgevers.
Wij hebben met de provincie afspraken gemaakt hierover, deze "Afspraken RegioTram augustus 2010", als bijlage 12 bijgevoegd, zijn aanvullend op de afspraken waarover wij u in februari 2009 hebben geïnformeerd.

De resterende risico's zijn als volgt samen te vatten:

Gemeentelijke risico's:
1. onvoorziene omstandigheden gedurende de bouw- en realisatiefase. Het kan gaan om zaken waar nu nog geen rekening mee is gehouden omdat ze nog niet zijn voorzien (een zekere onvolkomenheid in de ramingen), bijvoorbeeld door extra aanpassingen o.g.v. nadere stedenbouwkundige eisen, extra verkeerskundige aanpassingen, extra weg- en/of rioleringswerkzaamheden e.d. Op grond van de afspraken zullen deze moeten worden opgevangen via versoberingen;

2. tegenvallers door bijvoorbeeld hogere nadeelcompensatie dan verwacht. Ook hiervoor is afgesproken dit op te vangen via versoberingen;
3. (bouw)planningsrisico's. We hebben laten onderzoeken of de bouw van de tramlijnen in 3 jaar gerealiseerd kan worden. De conclusie is dat de huidige bouwplanning gehaald kan worden. Voordat we in de aanbesteding beginnen met de op concurrentie gerichte dialoog moet de bouwplanning vaststaan. Dit is medio 2011. Dan moet ook duidelijk zijn hoe de bouw is afgestemd met de overige projecten in de (binnen)stad. Als blijkt dat de planning dan niet realistisch is, passen we de planning aan voor de aanbesteding.

10. Second opinion AT Osborne.
Het project RegioTram is ingrijpend, complex en kostbaar. We hebben daarom met het college van Gedeputeerde Staten gevraagd om een externe beoordeling. AT Osborne heeft deze externe beoordeling uitgevoerd. AT Osborne is gevraagd om de documenten te beoordelen en daarbij aan te geven wat de belangrijkste risico's zijn, die de gemeente en de provincie lopen. Tevens is AT Osborne gevraagd om daar waar nodig (aanvullende) beheersmaatregelen aan te dragen.
De bevindingen van AT Osborne staan in het als bijlage 13 bijgevoegde rapport Regiotram Groningen/second opinion. Deze externe beoordeling zien wij als sluitstuk van de risicoanalyse in deze fase van het proces.

AT Osborne laat zich in positieve zin uit over de kwaliteit van de stukken die door het project RegioTram zijn opgesteld. Dit geldt o.a. voor de business case. Verder delen zij onze visie dat het project RegioTram de enige reële oplossing is voor het bereikbaarheids- en leefbaarheidsvraagstuk waar we (gezamenlijk) voor staan.
De conclusies van AT Osborne hebben we hieronder integraal overgenomen.
Geconcludeerd wordt dat:
- de documenten met de status "definitief" een gedegen en professionele indruk maken. De documenten bevatten voldoende informatie om een besluit te kunnen nemen;
- ten aanzien van de concept-documenten "de basis staat" en dat deze documenten in de aankomende fase nader ingevuld dienen te worden, zonder dat dit op dit moment tot onacceptabele risico's leidt voor beide opdrachtgevers;
- vrijwel alle voorbereidingen om met de aanbesteding te kunnen starten zijn gedaan. Dit geeft vertrouwen dat op relatief korte termijn met de aanbesteding gestart kan worden.

Naast deze drie conclusies doet AT Osborne negen aanbevelingen. AT Osborne adviseert om op korte termijn:
- meer nadruk te leggen op de belangen die stad en provincie gezamenlijk delen en op basis daarvan te komen tot een heldere en afgewogen integrale opdracht;
- het gezamenlijk opdrachtgeverschap nader uit te werken;
- de topeisen van het integrale vervoersysteem "smart" te definiëren (korte termijn);
- vóór de start van de aanbesteding te bepalen welke eisen in beginsel vast staan en welke eisen gedurende de aanbestedingsfase met gegadigden nader ingevuld kunnen worden;

- te starten met de uitwerking van de topeisen in een functioneel Programma van Eisen (concept uiterlijk gereed voor start Consultatiefase en gereed vóór Definitieve Inschrijving);
- de kaders voor integrale veiligheid van het vervoerssysteem te bepalen en in de komende fasen te borgen;
- in de publiek-publieke afspraken meerdere besluitvormingsmomenten, "vetorecht" en informatierecht op te nemen;
- het projectbureau een plan van aanpak voor de aankomende fasen uit te laten werken, waarin wordt voldaan aan de wensen van de opdrachtgevers;
- het aantal varianten voor de exploitatie in te perken.

Met uitzondering van de laatste aanbeveling hebben we de aanbevelingen overgenomen. De komende tijd zal o.a. gewerkt moeten worden aan de Aanbestedingsleidraad en het Functioneel Programma van Eisen voor de RegioTram. De betreffende aanbevelingen van AT Osborne over o.a. topeisen zullen daarin terugkomen. We gaan de aanbevelingen voor de publiek-publieke overeenkomst en good governance vastleggen in de nieuw op te richten Gemeenschappelijke Regeling voor de RegioTram. Daarnaast zullen we de kaders voor de integrale veiligheid van het vervoersysteem vaststellen. De realisatie is vervolgens aan de uiteindelijke opdrachtnemer.
We willen de dialoogfase van de aanbesteding gebruiken om het aantal uit te vragen varianten voor de exploitatie te bepalen. We willen enerzijds zoveel mogelijk creativiteit en informatie uit de markt proberen te halen, maar het anderzijds niet te complex en te duur te maken door te veel varianten uit te vragen.

11. Vervolgtraject.
Wij leggen u in dit voorstel een aantal besluiten voor. Het vaststellen van de documenten en de dekking en het instemmen met de verdere voorbereiding leidt uiteindelijk tot de daadwerkelijke aanleg van de eerste twee lijnen van de RegioTram.

Voor de uiteindelijke behandeling van dit voorstel in uw raad wordt nog een informatiebijeenkomst georganiseerd waar onderdelen die een rol spelen bij uw besluitvorming nader kunnen worden toegelicht en waar uiteraard ook ingegaan kan worden op vragen die nog bij u leven. Het presidium zal hiervoor een datum vaststellen.

Gelet op het vorenstaande stellen wij voor te besluiten:

I. kennis te nemen van het inspraakrapport lijn 1 en lijn 2;
II. in te stemmen met het voorlopig ontwerp lijn 1 vast te stellen;
III. in te stemmen met de tracékeuze lijn 2;
IV. in te stemmen met de koppelingsvariant;
V. kennis te nemen van de documenten over alternatieven voor de RegioTram;
VI. kennis te nemen van de notitie "Doorrijden in de regio";
VII. in te stemmen met de rapporten investeringsraming en exploitatieraming;
VIII. in te stemmen met het rapport inzake aanbestedingsmethode en contracteringsstrategie;
IX. in te stemmen met het rapport "De business case";
X. kennis te nemen van de second opinion van AT Osborne;
XI. in te stemmen met de afspraken tussen Gedeputeerde Staten en het college over dekking en risicoverdeling;
XII. een budget van 103,1 miljoen euro te reserveren als gemeentelijke bijdrage, te dekken zoals aangegeven op bladzijde (...) van het raadsvoorstel;
XIII. ermee in te stemmen dat het college samen met Gedeputeerde Staten een concept voor een gemeenschappelijke regeling opstelt en deze voor de concurrentie-gerichte dialoog aan de raad voorlegt;
XIV. in te stemmen met het voornemen van het college om te starten met de voorbereiding van de aanbesteding.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel. drs. L.J. (Leo) Bosdijk.

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 83 07/ Jeroen Berends
Onderwerp Sleutelrapportage januari-april 2010

De leden van de gemeenteraad van Groningen
te
GRONINGEN

Datum 10 SEP 2010 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO10.2366774

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte mevrouw/heer,

Hierbij ontvangt u Voortgangsrapportage Sleutelprojecten over de periode januari – april 2010. Gezien het tijdstip van behandeling in de raadscommissies zijn de teksten zoveel als mogelijk geactualiseerd tot en met juni 2010.

Volgens vast format beschrijft deze rapportage de voortgang van de dertien door uw raad vastgestelde sleutelprojecten. Bij de bespreking ervan besluit de raad welke projecten aan de lijst van sleutelprojecten kunnen worden toegevoegd dan wel worden afgevoerd. Wijzigingen en actuele ontwikkelingen ten opzichte van de vorige rapportage zijn gearceerd weergegeven. Puntsgewijs worden hieronder de belangrijkste aangehaald.

Gasfabriek en Bodenterrein

- De bouw van woningbouwproject De Touwbaan op schotsen 4a en 4b is op tijd gestart om de toegekende stimuleringsbijdrage van VROM te kunnen inzetten.
- Groninger Monumenten is begonnen met de restauratie van de silo en loods met als bestemming: horeca en entreegebouw voor de Boterdiep-parkeergarage.
- De bouw van de Open Lab Ebbinge paviljoens start in september 2010.
- Zodra het bestemmingsplan Bodenterrein-UMCG definitief is geworden, start de bouw van 300 tijdelijke studio's voor studenten. Verwachte oplevering: eind 2010.
- De Vrydemalaan is in oktober 2010 gereed voor gebruik.

Damsterdiep parkeergarage

- De verwachte bouwkundige oplevering is medio 2011 (in gebruikname van de garage oktober 2011).

SE.4.C

- Voor de vastgoedexploitatie wordt een aanvullende kredietaanvraag voorbereid.
- Het inrichtingsplan voor het plein is gereed en doorgerekend.
- Het eerste compartiment is zo goed als gereed. De werkzaamheden voor de andere twee compartimenten verlopen naar wens.

Eemskanaalzone

- De resultaten van het onderzoek in het kader van de heroriëntatie van de ontwerpuitgangspunten voor de Sontbrug, willen wij u in het derde kwartaal van 2010 voorleggen.
- De werkzaamheden aan het Berlagetracé gaan volgens planning, eind 2010 kan het tracé opengesteld worden voor verkeer.
- Eerst nadat het opknappen van de woonschepenhaven is gerealiseerd, zal de woningbouwontwikkeling voor het gebied (gekoppeld aan de Sontbrug) in beeld komen.
- Voor de continuering van 216 studentenstudio's aan het Damsterdiep is een bestemmingsplanprocedure in gang gezet.

Europapark

- Euroborg: het woonrijpmaken van het gebied rondom de Stoker en Brander (oplevering eind 2010) is in voorbereiding. Vervolgens resteren nog de bouwplannen voor het Alfacollege en twee te ontwikkelen horecalocaties.
- In samenspraak met FC Groningen en de politie zal gekeken worden naar de bereikbaarheidsproblematiek van het stadion tijdens voetbalwedstrijden.
- Voor de aansluiting van het P+R terrein op de Europaweg en de Boumaboulevard zal dit najaar een afzonderlijk krediet aangevraagd worden.
- We verwachten u eind 2010/begin 2011 de resultaten te kunnen presenteren van het gebiedsconcept voor het Helperpark dat een extern bureau in samenspraak met omwonenden, potentiële investeerders en andere betrokkenen opstelt.

Grote Markt

- De voorbereidende werkzaamheden op de Grote Markt en het Martinikerkhof zijn gecontinueerd.
- De voormalige Camerabioscoop wordt verbouwd voor de tijdelijke huisvesting van Images en Forum die in september daar hun intrek nemen.

Volgvel 2

Zernike

- De stuurgroep Zernike heeft een bidbook opgesteld en aan de hand daarvan gesprekken gevoerd met beleggers en ontwikkelende beleggers. Afhankelijk van de resultaten besluit de stuurgroep hoe het visietraject een vervolg krijgt.
- In de tweede helft van 2010 wordt een herziene grondexploitatie opgesteld.

Meerstad

- De eerste woningen van Meeroevers kunnen gebouwd worden, als de kavels volgens planning in oktober bouwrijp zijn opgeleverd. Gesprekken met potentiële ontwikkelaars voor de ontwikkeling van de hier geplande energieneutrale woningen lopen.
- Eind 2010 wordt de oplevering van de verbrede Driebondsweg en het vrijliggende fietspad verwacht.
- De aanvraag voor de groenverklaring is behandeld in Brussel en ligt ter besluitvorming voor bij het Ministerie van VROM.

Oosterhamrikzone

- In de loop van 2010 wordt een herziene grondexploitatie opgesteld, waarin alle gemeentelijke ontwikkellocaties in het gebied worden meegenomen.
- Voor de deelgebieden van het Nieuw Front aan de Oosterhamrikkade nz is een projectplan gemaakt. Drie ontwikkelaars zijn bereid gevonden het gebied in ontwikkeling te nemen.
- Woningbouwprojecten De Stadswerf en Wielewaalplein hebben een stimuleringsbijdrage van het ministerie van VROM gekregen en zijn inmiddels in aanbouw.

Westpoort

- Hoewel er belangstelling is voor kavels, blijven opties uit. Het huidige economische klimaat is hier debet aan.

Zuidelijke Ringweg

- Het plan van aanpak voor de planprocedure en de daarbij behorende projectorganisatie dient eind 2010 door het ministerie te worden vastgesteld.

Volgvel 3

Regiotram

- De inspraakreacties op het voorlopig ontwerp van lijn 1, het voorkeurstracé van lijn 2 en de koppelingsvariant zijn aan de raad voorgelegd.
- Onderzoek naar alternatieven voor de tram worden meegenomen bij de besluitvorming.
- In opdracht van provincie en gemeente Groningen zijn aanvullende risico-onderzoeken uitgezet. De uitkomsten van verschillende risicoanalyses die dit voorjaar zijn uitgevoerd, worden verwerkt en meegenomen in de besluitvorming.
- Met behulp van twee externe bureaus is een verdiepingsslag gemaakt om het niveau van de berekening van de investeringskosten op het juiste niveau te brengen.

Stationsgebied

- Het proces van visieontwikkeling is, na uw besluit over de projectofferte in februari 2010, in een stroomversnelling gekomen.
- Aan de hand van diverse bouwstenen hebben we de ontwerpopgave voor de visie op het stationsgebied opgesteld, met advies van het landelijke Expertteam Spoorzoneontwikkeling.
- Bureau Concire heeft een gebiedsconcept ontwikkeld aan de hand van de ontwerpopgave. Daarnaast is een bureaucombinatie geselecteerd die het ontwerpproces ter hand gaat nemen.
- Wij hopen in het najaar ontwikkelingsscenario's gereed te hebben om uiteindelijk tot de keuze voor en de uitwerking in een ontwikkelingsvisie te komen.

Deze rapportage is in overeenstemming met eerder gemaakte afspraken, zoals overeengekomen met uw raad. In overleg met uw raad stellen wij voor het sleutelproject Martiniziekenhuis en omgeving van de lijst af te voeren.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

BIJLAGE

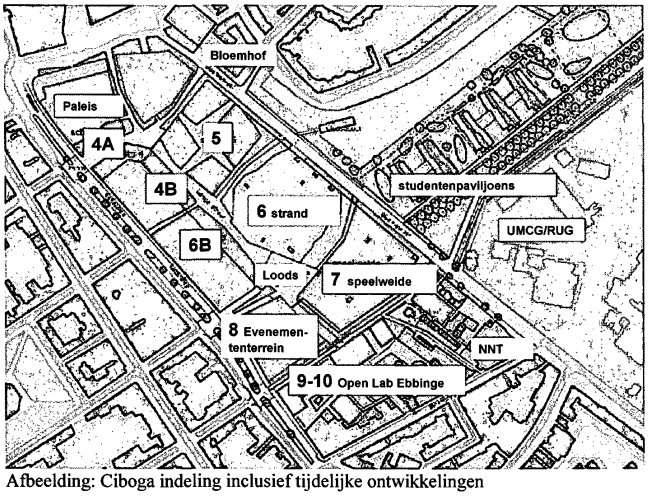
Sleutelprojectenrapportage
Januari – April 2010

Voorgangsrapportage Sleutelprojecten januari-april 2010

INHOUD

1. Gasfabriek en Bodenterrein	pagina	3
2. Damsterdiep parkeergarage	pagina	6
3. Eemskanaalzone	pagina	8
4. Europapark	pagina	13
5. Grote Markt	pagina	17
6. Zernike	pagina	20
7. Martiniziekenhuis en omgeving	pagina	23
8. Meerstad	pagina	25
9. Oosterhamrikzone	pagina	30
10. Westpoort	pagina	34
11. Zuidelijke Ringweg	pagina	36
12. Regiotram – door Projectbureau Regio Tram	pagina	39
13. Stationsgebied	pagina	44

1. GASFABRIEK- EN BODENTERREIN



Afbeelding: Ciboga indeling inclusief tijdelijke ontwikkelingen

1. Voortgang

WONINGBOUW

Schots 4A, 4B en 6B, Woningbouwproject 'De Touwbaan', 51 koopwoningen van AM
De aangevraagde stimuleringsbijdrage van €149.000 bij het ministerie van WWI (2de tranche) voor deze woningen is gehonoreerd. De start bouw van de eerste fase van De Touwbaan (totaal 20 woningen in schots 4A en een deel van schots 4B) is gepland voor 1 juli 2010. Er zijn 3 woningen verkocht en er liggen 14 opties (stand 12 mei 2010).

Schots 5 / Courtine, Woonproject Schots & Scheef
De bouw van woonproject Schots & Scheef, met voor rolstoelers aangepaste appartementen op schots 5, start naar verwachting in januari 2011. De grondgebonden woningen op deze schots worden aansluitend gebouwd. De gehele schots wordt door Nijestee turnkey afgenomen.

De Bloemhof / dubbele bedrijfshal (silo/loods)
Het woningbouwproject De Bloemhof met 56 appartementen (23 verkocht, 3 opties, 17 verhuurd, stand van 12 mei 2010) wordt in september 2010 opgeleverd. De Stichting Groninger Monumenten is gestart met de restauratie van de dubbele bedrijfshal.

TIJDELIJKE INRICHTING

Schots 6 / Grutmolen, schots 7 / Fitterij en schots 8 / Jacobijnerhof
De tijdelijke inrichting van de schots 6 als stadsstrand is in juli 2010 voltooid. De schotsen 7 en deels 8 zijn na september/oktober als evenemententerrein te gebruiken. Het gehele gebied is dan ook toegankelijk met wandelroutes en fietspaden. Het door Nijestee verworven deel

van schots 8 wordt gesloopt nadat de huidige bewoners zijn geherhuisvest. De voetgangerstoegang tot de parkeergarage en de Loods wordt definitief gemaakt.

Schotsen 9, 10 / Open Lab Ebbinge

De definitieve plannen voor het Open Lab Ebbinge zijn in april 2010 gepresenteerd. De bouw van de paviljoens is gepland vanaf september, waarna de officiële opening van de manifestatie in maart 2011 wordt verwacht.

OVERIG

Parkeergarage Boterdiep

De voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van de auto in- en uitgang aan de Bloemsingel zijn stop gezet, vanwege de nog verder te onderzoeken koppelingsvariant van de tram. Een mogelijke alternatief te realiseren in- en uitgang wordt voorbereid. De planning is erop gericht deze in mei 2011 in gebruik te nemen.

Watermolen en vijver / Voormalige joodse begraafplaats

De watermolen functioneert, behoudens het feit dat deze nog onvoldoende gevoed wordt met hemelwaterafvoer van de nog niet gerealiseerde daken van de schotsen. Het monument ter herinnering aan de voormalige Joodse begraafplaats 'het Joodenkamp' wordt verwacht in het najaar van 2011, na oplevering van de 1e fase van De Touwbaan.

Ontwerp bestemmingsplan UMCG-Bodenterrein

Het ontwerp bestemmingsplan is op 27 augustus 2009 de inspraakprocedure in gegaan en zal naar verwachting in september 2010 definitief zijn. Daarna zullen de 300 tijdelijke studio's voor jongeren/studenten gebouwd worden die vermoedelijk in december 2010 worden opgeleverd. Eveneens starten UMCG en RUG de bouw van de eerste fase (5000 m²) van het wetenschappelijk topinstituut ERIBA (European Research Institute on the Biology of Ageing). Daarnaast is de nieuwbouw voor volwassen- en kinderpsychiatrie in voorbereiding en is het UMCG in afwachting van het rijksbesluit om een partikeltherapy (zeer precieze bestraling) faciliteit te mogen realiseren.

Vrydemalaan

Aansluitend op de sloop van het dierenlab vindt, ter vervanging van de Antonius Deusinglaan, de aanleg van de Vrydemalaan plaats die naar verwachting in oktober 2010 gereed is voor gebruik. In het najaar worden de bomen aangepland en het groen ingericht.

2. Risico's

Naast de algemene risico's zijn de volgende in de grondexploitatie benoemde risico's nog steeds geldend:

- Risico op lagere opbrengsten uit de grondverkoop van woningen, doordat de grondprijzen voor de schotsen 6 t/m 11 residueel worden bepaald. Een deel van dit risico is opgenomen in box 2 middels een verrekening. Indien het programma volledig overeind blijft dan betekent dit financieel een kans.
- Risico op stagnatie van de woningmarkt. Dit kan betekenen dat de looptijd langer wordt, en in een uiterste geval wellicht een volledige herziening van programma's als de markt daar om vraagt. Ten opzichte van de begroting van 2008 is de looptijd ten

aanzien van het Gasfabriekterrein al een jaar vertraagd. Ten aanzien van Bodenterrein is dat veel meer, maar daar zijn deze kosten afgedekt middels een huurbijdrage.

- Risico op hogere kosten (rente, plan- en prijsontwikkeling) door stagnatie van het proces met de ontwikkelaar.
- Risico op oplopende kosten van bouw- en woonrijp maken door noodzakelijke tijdelijke voorzieningen in de uitvoeringsfase.
- De economie heeft een belangrijke invloed op de resultaten. De renteparameter kan wijzigen, kostenstijging en opbrengstenstijging kan wisselen en afhankelijk van de economie zijn partijen meer dan wel minder bereid om risico's te nemen. Aanbestedingsresultaten zijn hiervan afhankelijk en looptijden kunnen daardoor beïnvloed worden. In deze exploitatie hebben de parameters een behoorlijke invloed. Dat komt omdat de looptijd relatief lang is tot eind 2025. Afwijkingen in de parameters werken daardoor behoorlijk door op de eindwaarde. Maar omdat de looptijd wat langer is kan veelal ook beter gestuurd worden op het resultaat.
- De Oosterhamrikkade nz (Bodenterrein) moet nog uitgewerkt worden. Of beoogde programma's en normatieve berekeningen afdoende zijn moet blijken hoewel daar natuurlijk volledig op gestuurd kan worden.
- De tijdelijke inrichting op het parkeerdek kan problemen opleveren betreffende de afspraak die met de fiscus is gemaakt over een naheffingsaanslag die deels komt te vervallen. Het gaat om een bedrag van € 1,7 miljoen. Op dit moment is nog niet duidelijk of deze naheffingsaanslag alsnog wordt gevorderd gezien de aanleg van de tijdelijke voorzieningen. De fiscus ziet dit als een afwijking van de situatie op grond waarvan de afspraken zijn gemaakt. Dit risico achten wij voorshands aanvaardbaar, mede gelet op het doel waarvoor het tijdelijk gebruik plaatsvindt.
- De invulling van het plan is mede afhankelijk van de te maken definitieve keuzes met betrekking tot het tramtracé. Dit is afhankelijk van de tracékeuze en de wijze waarop de tram eventueel over Ciboga gaat rijden. Daarnaast zullen de planningen van beide projecten zorgvuldig op elkaar moeten worden afgestemd. Overigens is het uitgangspunt hierbij, dat alle extra kosten die de tram veroorzaakt ook in dat tramproject worden opgenomen.

3. Financiën

Stand van de kredieten

Totaal beschikbaar krediet grex per 17-12-2008	93.639.000
Raadsbesluit 17-02-2010, besluitnr. 6b	2.090.000
Totaal beschikbaar krediet	95.729.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	64.488.000

De uitgaven lopen overeenkomstig de grondexploitatie. Dat geldt ook voor de opbrengsten. Eind 2010 zal een herziene grondexploitatie in procedure worden gebracht. Dit conform het ritme van herzieningen van sleutelprojecten waar Ciboga deel van uitmaakt. In het totaal beschikbare krediet van € 95.729.000 is nog geen rekening gehouden met de FES bijdrage van het rijk (gelden uit aardgasbaten voor infrastructuur en kenniseconomie) die is bedoeld voor ontwikkelingen op UMCG-Noord/Bodenterrein en de Eemskanaalzone.

2. DAMSTERDIEP PARKEERGARAGE

1. Voortgang

Het werk aan de parkeergarage ligt op schema. Het 1e compartiment is vrijwel afgerond. In het 2e compartiment is de gehele vloer op -2 niveau aangebracht, zijn de kolommen tussen -2 en -1 aangebracht, is de helft van de -1 vloer gestort en wordt gewerkt aan de wanden van de hellingbaan. In het derde compartiment is men bezig met de laatste ontgravingsslag. Uitgangspunt is oplevering van de garage medio 2011. Nijestee is dan nog bezig met de afbouw van zijn hoofdkantoor, die naar verwachting medio 2012 in gebruik genomen kan worden.

We hebben een inrichtingsplan voor het plein gereed en doorgerekend. Weliswaar is er sprake van meerkosten vanwege het gedifferentieerd materiaalgebruik en toevoeging van groenelementen, maar dit kunnen we opvangen binnen het beschikbare krediet. De beheer- en onderhoudkosten blijven ondanks dit materiaalgebruik binnen de hiervoor beschikbare reguliere budgetten.

2. Risico's

Planologie / vergunningen
Na de uitspraken van de Raad van State op 31 december 2008 (zaak 200802305/1) waarin de gemeente Groningen op alle fronten in het gelijk werd gesteld, zijn er geen planologische risico's meer voor dit project.

Uitvoeringsrisico's
Wij hebben u recentelijk geïnformeerd over de risico's die kunnen optreden bij het uitgraven van compartiment 3. Aan de hand van de onderzoeksresultaten en de daarop gebaseerde maatregelen, hebben we groen licht gegeven voor de start van de werkzaamheden. Deze zijn tot dusver probleemloos verlopen.

Grondexploitatie
Vanwege de effecten van de eerder opgelopen vertraging van het project, hebben wij u in juni 2010 een herziening van de grondexploitatie voorgelegd met een aangepast dekkingsvoorstel.

Nadeelcompensatie
De inschatting van de Commissie Nadeelcompensatie over de hoogte van de verwachte vergoedingen hebben we verwerkt in het voorstel tot herziening van de grondexploitatie.

Vastgoedexploitatie (garage)
In de staat V van 2009 hebben wij u geïnformeerd over de financiële stand van zaken rond dit onderdeel. In de vastgoedexploitatie zijn de directe kosten van de bouw van de garage opgenomen. We verwachten dat de kosten 1,9 miljoen euro hoger uitvallen. Dit ontstaat door onder andere extra palen, andere palen, andere bouwwijze, extra en intensievere monitoring, externe adviezen, aanvullend en preventief onderzoek, extra eisen van de verzekeraar, overig meerwerk etc. Dit hebben we ook al gemeld in de staat V. Deze kosten zijn onderdeel van de arbitragezaak die we hebben lopen. Zowel gemeente als aannemer hebben claims ingediend bij de Raad van Arbitrage. De arbitrage is op 14 juli 2010 behandeld. We hebben u hier in de commissie Verkeer en Beheer van 19 mei 2010 vertrouwelijk over geïnformeerd.

De uitspraak zal duidelijk moeten maken in hoeverre deze kosten door ons te verhalen zijn op de aannemer. Het beraad hierover vindt medio september 2010 plaats. Nog onbekend is wanneer de uitspraak wordt gedaan. Ook wanneer we in het gelijk worden gesteld en we de kosten kunnen verhalen op de aannemer, kan het lang duren voor we de kosten daadwerkelijk vergoed krijgen. Daarom is het nodig het beschikbare krediet te verhogen. U kunt in de loop van dit jaar daarom een aanvullende kredietaanvraag, inclusief een dekkingsvoorstel, tegemoet zien.

3. Financiën

GRONDEXPLOITATIE DAMSTERDIEP

Stand van de kredieten (Staat P van 31-12-2009)

Raadsbesluit 20 september 2004, nr. 96	600.000
Raadsbesluit 25 april 2007, nr. 9	8.008.000
Raadsbesluit 20 juni 2007, nr. 34	400.000
Raadsbesluit 26 september 2007, nr. 53	395.850
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr.	2.770.000
Totaal toegestane kosten van het plan	**12.173.850**

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 30 april 2010	**5.349.000**

De gemaakte kosten passen binnen het verstrekte krediet. In juni 2010 is een herziene grondexploitatie voorgelegd voor een aanvullend uitvoeringskrediet van € 2.770.000.

PARKEERGARAGE

De financiële verantwoording van de vastgoedexploitatie vindt plaats in de rapportage van het meerjarenprogramma verkeer en vervoer (staat V) die één keer per jaar wordt opgesteld.

Stand van de kredieten (Staat V van 31-12-2009)

Besluit 25-05-2005, nr. 29, planvoorbereidingskrediet	1.015.000
Besluit 25-04-2007, nr. 9, uitvoeringskrediet parkeergarage	32.397.000
Totale toegestane kosten van het plan	**33.412.000**

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 30 april 2010	**21.993.000**

3. EEMSKANAALZONE

1. Berlagebrug 2. Sontbrug 3. Woonschepenhaven 4. Kop van Oost 5. Tasmantoren
A. Sontweg B. Bornholmstraat C. Sint Petersburgstraat D. Oostelijke Ring

1. Voortgang

In het vooroverleg over de visie Eemskanaalzone (EKZ) hebben verschillende partijen hun zorgen geuit over de bereikbaarheid van het zuidelijk en oostelijk deel van de stad. Daarom is afgesproken dit inzicht op stedelijk schaalniveau te geven. Onder regie van de gemeente hebben Rijkswaterstaat, provincie en gemeente Groningen daarom een verkeersonderzoek verricht (Onderzoek Bereikbaarheid Zuidoost, 2009). Het onderzoek is niet vastgesteld, afgesproken is het eerst door te vertalen naar een inzicht op stedelijk schaalniveau, door middel van een verkeerscirculatieplan voor de stad. Voor vrijwel alle hieronder beschreven deelgebieden geldt dat bij de uiteindelijke toetsing door de provincie en het rijk gekeken zal worden naar de verkeerseffecten van het verkeerscirculatieplan.
Voor de uitwerking van de visie EKZ is vooral de vormgeving van de nieuwe infrastructuur van belang. Het gaat dan bijvoorbeeld om het inrichtingsprincipe voor de nieuwe kruising Sontweg-Bornholmstraat (Berlagebrug-Sontbrug). Hiervoor wordt gesteld dat voor de auto de noord-zuidrichting een hogere prioriteit in het stedelijke verkeerssysteem heeft dan de oost-west verbinding. In de vormgeving van deze "kruising" zal dit tot uitdrukking moeten komen. Ook geeft het onderzoek aan, dat bij de koppeling van de Oostelijke Ringweg aan de nieuwe Driebondsweg ruimte moet worden gehouden om op termijn verdubbeling van de rijstroken op de rotondes mogelijk te maken. De aanwijzingen zullen verder worden uitgewerkt bij het verkeerskundig ontwerp. Verder doet het onderzoek nog uitspraken over de circulatie van het verkeer op het "carré" Berlagebrug/Sontweg/Oosterhavenbrug/Damsterdiep dat ontstaat met de openstelling van de Berlagebrug. Hier is belangrijke capaciteitswinst te boeken, maar daarvoor is een nadere uitwerking met een dynamisch verkeersmodel nodig.

KOP VAN OOST

De parkeergarage is, op enkele ondergeschikte onderdelen na, gereed. Van de 25 (kade)woningen zijn 21 verkocht, van de 186 appartementen 106. Een deel van de woningen is sinds maart 2010 via Lefier in de verhuur gegaan. Er is door Heijmans (en Lefier) nog geen investeringsbeslissing genomen over de start van fase 2.

De planontwikkeling voor de Eemskanaal zz is voor het grootste deel afgerond. De uitvoering ervan zal in de eerste helft van 2010 zijn afgerond. Resterende civieltechnische maatregelen zijn gefaseerd in 2011.

BERLAGETRACE

De uitvoeringswerkzaamheden verlopen volgens planning, de verwachting is dat eind 2010 het tracé opengesteld kan worden voor het verkeer.
De herziene exploitatiebegroting is op 23 juni 2010 door uw raad vastgesteld.

SONTBRUG

Op 25 maart 2010 is de gemeenteraad via een brief (RO.102210474) met bijgevoegde presentatie (op cd-rom) geïnformeerd over de stand van zaken en de voorgestane aanpak rondom de Sontbrug. In de presentatie komt aan de orde dat verschillende 'schuivende panelen' een heroriëntatie op de ontwerpkeuzes voor de Sontbrug verstandig maken.

Deze heroriëntatie wordt hoofdzakelijk ingegeven door de tram. In het Masterplan Meerstad (2005) en de Visie Eemskanaalzone (2006) werd nog ingezet op een tram op het tracé Sontweg - Sontbrug - St. Petersburgweg. De huidige keuzes rondom de tram vragen dan ook een aanpassing van het ontwerp van de kunstwerken, de openbare ruimte, de toeleidende infrastructuur en het beoogde transferium. Dit vraagt vervolgens ook nadere analyse van het investeringsniveau, de financieringsstructuur en de planning. Het wijzigen van ontwerpuitgangspunten brengt een ander kostenniveau met zich mee, zoals nader toegelicht in de bovenaangehaalde presentatie. In het genoemde raadsvoorstel zullen de kosten en beoogde dekking van het gehele Sontwegtracé integraal worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Vanuit het perspectief van de verschillende verkeersmodaliteiten en de gewenste ruimtelijke kwaliteit wordt u in de presentatie meegenomen in het keuzeproces rondom de Sontbrug. Dit leidt tot de voorlopige conclusie, dat het gewenst is om tot één brug over het Winschoterdiep te komen met een doorvaarthoogte van minimaal 3,80 en maximaal 5,60 meter. Het betreft een voorlopige conclusie, omdat nog nader onderzoek moet plaatsvinden, evenals overleg met stakeholders (o.a. vaarwegbeheerder) en direct belanghebbenden.

Woonschepenhaven

Naar aanleiding van een breuk tussen de corporaties en het Comité Woonschepenhaven in september 2009 is afgesproken dat de gemeente naar voren stapt als gesprekspartner voor de woonschepenhaven en trekker van het proces om de herontwikkeling weer op gang te brengen. Op dat moment is tevens afgesproken dat de gemeente en de corporaties de periode tot maart 2010 zouden benutten om de ontwikkelingsmogelijkheden van de woonschepenhaven opnieuw tegen het licht te houden. Dit onderzoek leidt tot de conclusie dat het op dit moment financieel geen meerwaarde heeft om de woningontwikkeling en de opknapbeurt van de feitelijke haven aan elkaar gekoppeld te houden. Deze bevindingen zijn eind maart door de projectwethouder besproken met afgevaardigden van de woonschepenhaven en hieraan voorafgaand met de corporaties. Beoogd wordt een voorstel voor een gewijzigde aanpak aan het college voor te leggen en opvolgend de raad hierover te informeren. Deze aanpak richt zich op de korte termijn op het opknappen van de haven door de gemeente en de woningbouwontwikkeling daarop volgend te laten plaatsvinden (gekoppeld aan de Sontbrug).

Eemskanaal-NZ Fase 1 -tussen Balkgat en Berlagetracé-

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden. Enkele locaties maken onderdeel uit van de intense laagbouw campagne.

Waterknoop / Tasmantoren

Van de 218 appartementen van de Tasmantoren (oplevering voorzien juni 2010) zijn er 45 verkocht. 91 appartementen gaan in de verhuur.

Overige onderdelen

- De gemeenteraad heeft in de tweede helft van 2009 een krediet beschikbaar gesteld om het kruispunt Regattaweg-Damsterdiep aan te passen. De aanbesteding van het werk is verricht en zal vóór de zomervakantie van 2010 worden uitgevoerd.
- Wij hebben uw raad geïnformeerd over de continuering van de 216 wooneenheden voor studenten aan het Damsterdiep 269 en 275 voor de periode van nog eens vijf jaar. De noodzakelijke bestemmingsplanprocedure zal naar verwachting eind 2010 zijn doorlopen.

2. Risico's

Deelgebieden algemeen

De financiële risico's voor de ontwikkeling van de deelgebieden betreffen de grondposities die wij hebben ingenomen. Uiteraard tegen de verwachting dat we de kosten daarvoor terug krijgen uit de ontwikkeling.

Woonschepenhaven

Voor de aanpak van de woonschepenhaven is incidenteel nieuw beleid 2008, groot 1 miljoen gereserveerd. De bovengenoemde voorgestane splitsing tussen het opknappen van de haven als zodanig door de gemeente en het opvolgend ontwikkelen van het woongebied, brengt voor de gemeente forse investeringskosten met zich mee. De corporaties hebben de kosten voor het sec opknappen van de haven eerder begroot op 4,5 tot 5 miljoen. Indien wordt besloten tot een dergelijke aanpak, dan zal hiertoe aanvullende dekking moeten worden gezocht. Beoogd wordt in het najaar een kredietaanvraag voor te leggen aan de gemeenteraad.
Procesvertraging kan als bijzonder risico worden benoemd voor het project. Het bijzondere karakter van de haven, de doelgroep en de opgebouwde historie maakt dat intensief overleg nodig is tot op individueel niveau, waarvan het verloop sterk bepalend kan zijn voor de projectplanning.

Infrastructuur

Gezien de nog geringe looptijd van het project Berlagebrug en de aanwezigheid van voldoende geachte deelbudgetten binnen deze exploitatiebegroting zijn de financiële risico's van dit project aanzienlijk teruggebracht. Op dit moment wordt enkel een risicofactor toegekend aan de uiteindelijk te ontvangen BDU-subsidie op basis van de aanname dat de feitelijk ontvangen BDU-subsidie 10% lager uitvalt.

Zoals eerder gesteld dienen de ontwerpuitgangspunten voor de Sontbrug te worden herijkt. In de huidige opzet wordt uitgegaan van een lage brug. Door de gewijzigde ontwerpuitgangspunten is de beoogde dekking vanuit Meerstad niet toereikend. Hierbij wordt nog aangetekend dat in de discussie rondom de grondexploitatie van Meerstad voor 2010 verschillende kostenposten onder druk staan, waaronder de bijdrage aan de Sontbrug. Gewerkt wordt aan een voorkeursvariant voor zowel de Sontbrug, als de toeleidende infrastructuur, zodat de gemeenteraad bij besluitvorming een integraal beeld heeft van kosten

en dekking. Eén en ander ter besluitvorming voorzien in het najaar van 2010. Op dat moment zal tevens worden voorzien in een volledige en adequate risicoanalyse.

3. Financiën

Stand van de financiering
De ontwikkelingen van de deelgebieden binnen de EKZ strekken zich uit over een groot aantal jaren, waarbij we in grote mate afhankelijk zijn van investeringen vanuit de markt. Om de risico's te beperken worden de programma's zo flexibel mogelijk gehouden; aanpassingen kunnen worden ingezet om de tekorten te verminderen. Door flexibiliteit en fasering binnen de visie kan maximaal op de marktomstandigheden worden ingesprongen, waardoor dit risico zoveel mogelijk wordt beperkt.

De kosten van de aanleg van het Berlagetracé zijn gedekt door een uitvoeringskrediet van de raad. Voor de ombouw van de Sontweg, de aanleg van de Sontbrug en de aanleg van het tracé tot de oostelijke ringweg inclusief de aansluiting hierop, is in de exploitatieopzet van Meerstad voor de periode na 2010 een bedrag van 40 miljoen (nominaal 2005) opgevoerd met de aantekening dat deze bijdrage in het kader van de discussie rondom de grondexploitatie van Meerstad onder druk staat.

Het Rijk erkent in de Nota Ruimte de kracht en potentie van de Centrale Zone en heeft dit in financiële ondersteuning vertaald. Zij draagt daartoe de komende periode vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) voor 16 miljoen euro bij ontwikkelingen in de Eemskanaalzone en op UMCG-Noord/Bodenterrein. Deze middelen, die uiterlijk 2016 moeten zijn besteed, zullen worden benut voor de eerste fase van beider ontwikkelingen.

EEMSKANAALZONE

Stand van de kredieten

Besluit 25 januari 2005, nr. 180	1.455.000
Totaal beschikbaar voorbereidingskrediet	**1.455.000**

De dekking van deze kosten is € 100.000 ten laste van ISV-onvoorzien 2004, € 293.000 vanuit de woningbouwlocaties en € 1.062.000 uit incidenteel nieuw beleid 2004. Als aanvullende dekking is een deel van de huuropbrengst Sontplein meegenomen. Voor plankosten is ruim € 200.000,- beschikbaar.

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 30 april 2010	**1.141.000**

BERLAGETRACE

Stand van de kredieten (Staat V van 31-12-2009)

Berlagetracé; besluit 24 november 2004, nr. 5h	838.000
Berlagetracé besluit 19 oktober 2005 nr. 9	23.162.000
Totaalkrediet Berlagetracé	**24.000.000**

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 30 april 2010	**10.056.000**

Daarnaast staat per 1 januari 2010 voor € 6,9 miljoen open aan aangegane verplichtingen. De kosten en aangegane verplichtingen vallen binnen het krediet. De verwachting is dat dit projectonderdeel zowel qua tijd, geld en kwaliteit niet zal afwijken van de uitgangspunten, zoals deze in de herziene grondexploitatie zijn opgenomen. Deze herziening is in het begin van het tweede kwartaal 2010 de besluitvormingsprocedure ingegaan en zal aan de raad ter vaststelling worden aangeboden.

SONTBRUG

Stand van de kredieten (Staat V van 31-12-2009):

Sontbrug en verbinding tussen Berlagebrug en Oostelijke Ringweg; besluit 19 december 2007, nr. 134	**1.280.000**

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 30 april 2010	**212.000**

Daarnaast staat per 1 november 2009 voor € 475.000 open aan aangegane verplichtingen. De kosten en aangegane verplichtingen vallen binnen het krediet.

KOP VAN OOST

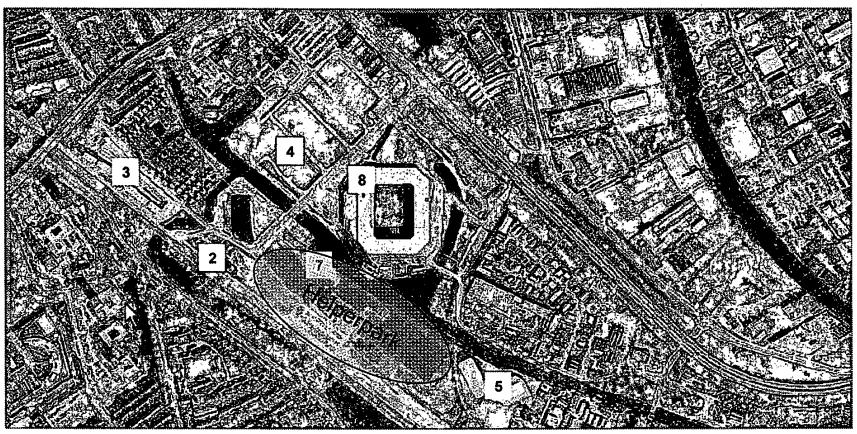
Stand van de kredieten

Houtunielocatie / Kop van Oost; Besluit 27 september 2006, nr. 6a	887.000
Besluit 25 maart 2009, 6b	60.000
Totaal toegestane kosten van het plan	**947.000**

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 30 april 2010	**711.000**

4. EUROPAPARK



1 Locatie station
2 SoZaWe
3 De Frontier
4 Strip 5
5 Frans Maas
6 Stoker/Brander
7 Strand
8 Alfa college

1. Voortgang

EUROBORG

Met onze brief van 11 mei 2010 hebben wij u geinformeerd over de grondaankoop van het Alfacollege. Er wordt hard gewerkt aan de voorbereidingen van de nieuwbouw, bedoeld voor de administratieve- en handelsopleidingen, het college van bestuur en de ondersteunende diensten, nu gevestigd aan de Travertijnstraat en de Hora Siccemasingel. Het gebouw (zes verdiepingen, 12.000 m²) biedt onderdak aan circa 1.400 studenten en 150 medewerkers. Het is de bedoeling de nieuwbouw met ingang van schooljaar 2012/2013 in gebruik te nemen. Zoals gemeld resteren met deze ontwikkeling nog twee kleinere horeca-ontwikkelingen binnen het Euroborgkwadrant.
Woontoren De Brander wordt naar verwachting in december 2010 opgeleverd. Tot het moment dat de autoroute via het Helperpark gebruikt kan worden (is afhankelijk van het moment dat we de gronden van ProRail kunnen kopen), zullen de bewoners de bewonersparkeergarage ook via P1 kunnen bereiken.
Met de laatste bouwactiviteiten vordert ook de inrichting van de openbare ruimte gestaag. Dit najaar worden de trappen richting De Stoker aangebracht (naast de kolenmuur) en volgend voorjaar zullen we het woonrijpmaken rond beide woontorens afronden. Vanuit het marketingbudget zijn dit voorjaar de nieuwe bewegwijzeringsborden en plantenbakken geplaatst. Hetzelfde geldt voor de billboards met de toekomstplaatjes.

Mede in reactie op vragen van de VVD-fractie naar aanleiding van de laatste sleutelrapportage van 2009, willen we in samenspraak met FC Groningen en de politie bekijken of er op korte termijn betere oplossingen denkbaar zijn voor de bereikbaarheidsproblematiek van de Euroborg tijdens voetbalwedstrijden.

Skivijver (P3)
We zijn bezig met de voorbereiding van de aansluiting van P+R Europapark op de Europaweg/Boumaboulevard. Dit in vervolg op uw besluit in januari 2010 in het kader van de parkeernota, waarbij u € 3 miljoen voor dit doel heeft gereserveerd. Voor dit werk zullen we dit najaar een afzonderlijk krediet (buiten de grondexploitatie Europapark) aanvragen.

KANTORENKWADRANT

Voor zowel de kantoorstrips als de woningbouwontwikkeling op strip 5 zijn diverse gesprekken met mogelijke initiatiefnemers gevoerd. Die hebben nog niet geleid tot concrete afspraken. Dat geldt ook voor de in de vorige rapportage genoemde partij die een optie op een kavel heeft.

DE LINIE

Door de lange winterperiode is de oplevering van de autobrug naast het tijdelijk station met een maand vertraagd (juni 2010) en daardoor wordt ook de nieuwe fietsbrug over de Helperlinie pas na de zomer opgeleverd (in plaats van vlak voor de bouwvak).

Met de oplevering van de laatste fase van de Frontier (najaar 2010) kan het woonrijpmaken van De Linie worden afgrond. Onderdeel van het woonrijpmaken was het terugplaatsen van het kunstwerkVrouw Wichers (mei 2010).

Er zijn geen ontwikkelingen te melden over de waterwoningen, behalve het verzoek van bewoners van De Linie om de inrichting van deze strook te betrekken bij de ontwikkeling van een gebiedsconcept voor het Helperpark (dwz. dat de waterwoningen nooit worden gebouwd). Ons college beraadt zich op dit verzoek.

Naar aanleiding van een gesprek met een aantal bewoners van Redoute over een steviger afscherming naar het openbaar gebied achter hun huis, zijn we tot een voor alle partijen aanvaardbare oplossing gekomen : een rij met struiken. Ons uitgangspunt, handhaving van het openbare karakter, is hiermee overeind gebleven.

Een aantal andere bewoners van De Linie heeft ons een plan gepresenteerd voor een meer ecologische inrichting van het groen in en om de wijk met als thema 'avontuurlijk spelen'. We betrekken deze ideeen zowel bij de ontwikkeling als de tijdelijke inrichting van het Helperpark, waarbij we vooral ook de bewoners uitnodigen met voorstellen te komen.

STATION EN HELPERPARK

Station
We hebben u in diverse brieven en in de grondexploitatie geïnformeerd over de voortgang van Station Europapark. Volledigheidshalve verwijzen we naar die informatie.

Helperpark
We hebben een extern bureau (Site - Urban Development) ingehuurd om te werken aan een gebiedsconcept voor het Helperpark, in samenspraak met omwonenden, potentiële investeerders en andere betrokkenen. We verwachten eind 2010/begin 2011 u de resultaten te kunnen presenteren. Ondertussen hebben we dit voorjaar al met een aantal partijen gesproken die ideeën hebben voor de invulling van het Helperpark. Deze betrekken we bij het gebiedsconcept.

Ondertussen hebben we u voorgesteld in de grondexploitatie een bedrag te investeren voor de tijdelijke invulling van het Helperpark. We onderzoeken of we door een soort wijkstemdag te organiseren tot een geschikte invulling kunnen komen.

We hebben het schip MV Our World toestemming gegeven om een seizoen langer naast het stadsstrand te blijven liggen.

Over de voortgang van de grondaankoop van het spoortracé voor de Mediacentrale van ProRail is geen nieuws te melden.

2. Risico's

Europapark bevat naast de normale risico's ten aanzien van grondexploitaties een aantal bijzondere risico's:
- De omvang van de boekwaarde in relatie tot de begrote grondopbrengsten
- Subsidiebeheer, te noemen valt: SNN, EFRO, ISV, BDU, BIRK, Kompas. Voorwaarden subsidies staan soms haaks op gemeentelijk beleid of het door de gemeente gewenste uitvoeringsniveau.

Station Europapark bevat naast de normale risico's ten aanzien van grondexploitaties de volgende specifieke risico's:
- Subsidiebeheer
- Aanbesteding uitvoering
- Exploitatie garage SOZAWE

3. Financiën

EUROPAPARK

Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 5 november 1998 no. 5E voor de aankoop van het EDON-terrein	6.909.000
Raadsbesluit 27 januari 1999 no. 12 voor plankosten	681.000
Raadsbesluit 22 december 1999 no. 18 voor verwerving, sloop en bodemsanering en een aanvulling voor plankosten	13.296.000
Raadsbesluit 21 november 2001 no. 11 voor de infrastructuur, sloop en bodem sanering en een aanvulling voor plankosten	23.716.000
Raadsbesluit 31 maart 2004 nr. 8 voor verwerving, plankosten en voorbereiding en toezicht	4.922.000
Raadsbesluit 23 mei 2007 no.7 aanvullend krediet	43.700.000
Totaal krediet	93.224.000
Correctie	-/ - 24.000
Totaal toegestane kosten van het plan	**93.200.000**

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	**76.840.000**

Het uitvoeringskrediet is voor de uit te voeren werkzaamheden tot en met 2010.

In juni 2010 is een herziene grondexploitatie aan de raad voorgelegd.

STATION EUROPAPARK

Stand van de kredieten

Raadsbesluit 28 mei 2008, nr. 12, plankostenkrediet	2.200.000
Raadsbesluit 27 mei 2009, uitvoeringskrediet	41.900.000
Raadbesluit 23 juni, aanvullend uitvoeringskrediet	2.000.000
Totale toegestane kosten van het plan tot en met 2011	**46.100.000**

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	**11.264.000**

Het uitvoeringskrediet is voldoende voor de uit te voeren werkzaamheden tot en met 2011.
In juni 2010 is een herziene grondexploitatie aan de raad voorgelegd.

5. GROTE MARKT

1. Voortgang

Met de commerciële ontwikkeling van de oostzijde van de Grote Markt en de bouw van het Groninger Forum aan een nieuw derde stadsplein, brengen we levendigheid en loopstromen op gang die nieuwe initiatieven en investeringen uitlokken in dit deel van de binnenstad. Bovendien hebben we de kans om een historische vergissing goed te maken en de Grote Markt zijn grandeur terug te geven.

Groninger Forum
Het definitief ontwerp voor het Forumgebouw (inclusief parkeergarage en fietsparkeerkelder) is samen met het definitief bedrijfsplan in juni 2009 door de raad vastgesteld.
De afgelopen maanden is gewerkt aan de materialisering en de detaillering van het ontwerp, daarnaast is een optimaliseringslag gemaakt in het ontwerp van de parkeergarage. Bij elke verandering wordt getoetst wat de financiële consequenties ervan zijn. Bouwtechnisch adviesbureau ABT heeft een totale doorrekening gemaakt van de bouwkosten, bedoeld voor het raadsvoorstel met betrekking tot de bouw- en grondexploitatie Grote Markt oostzijde.

Nieuwe oostwand
Naar aanleiding van de in juni 2009 aangenomen motie "Minder saai" heeft Thomas Muller in februari 2010 een presentatie in de raadscommissie gehouden.
Met Volker Wessels Vastgoed (VWV) is op 16 februari j.l. een samenwerkingsovereenkomst ondertekend. VWV is bezig met de mogelijke invulling van de nieuw te bouwen oostwand en de architectenselectie die binnenkort zal worden gepresenteerd. De uitwerking van de oostwand vindt in samenhang plaats met het door de raad vastgestelde beeldkwaliteitsplan.

Uitvoering
De afgelopen maanden zijn de voorbereidende werkzaamheden gecontinueerd. Op de Grote Markt en het Martinikerkhof zijn kabels en leidingen verlegd, synchroon aan het archeologisch onderzoek. In het middengebied zijn bomen gekapt. Er is een start gemaakt met de verbouwing van de voormalige Camerabioscoop aan het Hereplein bedoeld voor de tijdelijke huisvesting van Images en Forum. De sloopbestekken voor de opstallen die voor het project moeten wijken, zijn bijna gereed. In juni 2010 is een tussenstand betreffende de uitvoering van de plannen en een sluitende financiering aan de raad voorgelegd.

2. Risico's

Risico's zijn vooral gelegen in de nog te verrichten verwervingen inclusief de afkoop van de lopende huurcontracten in het plangebied, de te verwerven externe subsidies, het tramtracé en de parkeergarage.

Verwervingen
Op dit moment is nog niet het gehele plangebied verworven. Zo wordt met diverse huurders overlegd over het afkopen van hun huurcontracten. Gelet op de vele (en soms tegenstrijdige) belangen is sprake van een complex proces dat een grote impact kan hebben op de haalbaarheid van het plan.

Externe subsidies
Volgens huidig inzicht is een bijdrage vanuit externe bronnen nodig van circa € 45 miljoen per 2010. Hiervan dient rond € 35 miljoen te komen uit het Ruimtelijk Economisch Programma van het RSP-pakket. Deze bijdrage is toegezegd door de provincie; wel lopen momenteel onderhandelingen over tijdstip en fasering van uitbetaling. Hierover is momenteel nog onzekerheid; late(re) uitbetaling leidt uiteraard tot hogere rentekosten.

Voorts is een toezegging ontvangen voor een bijdrage uit de EFRO van rond € 8,9 miljoen.

Tramtracé
De invulling van het plan is mede afhankelijk van de te maken definitieve keuzes met betrekking tot het tramtracé: de wijze waarop de tram over de Grote Markt gaat rijden, de daarmee gepaard gaande bezoekersstromen en de wijze waarop de tramhaltes worden gesitueerd. Daarnaast zullen de planningen van beide projecten zorgvuldig op elkaar moeten worden afgestemd. Met het Bureau Regiotram vindt frequent afstemmingsoverleg plaats. Er is een projectleider benoemd die de planningen en de afstemming van de diverse grote projecten in en om de binnenstad onder zijn hoede neemt.

Parkeergarage
Een deel van de dekking van het Forum komt uit de exploitatie van de parkeergarage aan de Grote Markt. Het parkeerbedrijf betaalt de grondwaarde voor de te realiseren garage die is gebaseerd op de residuele grondwaarde op basis van de te genereren opbrengsten. Op grond van de cijfers van de huidige garage en van extern advies zijn hiervoor de parameters bepaald. Deze parameters worden als realistisch beschouwd. Desondanks kunnen altijd risico's bestaan. Bijvoorbeeld als gevolg van de geplande infrastructurele projecten die van invloed kunnen zijn op de bereikbaarheid en daarmee samenhangend de parkeerexploitatie.

3. Financiën

Stand van de kredieten

Plankostenkrediet	
Besluit 30-12-2002, nr. 15	500.000
Besluit 29-01-2003, nr. 13	420.000
Besluit 28-04-2004, nr. 6	1.580.000
Besluit 25-02-2006, nr. 8	2.500.000
Besluit 28-03-2007, nr. 8	2.500.000
Besluit 18-06-2008, nr. 5q	1.250.000
Besluit 29-10-2008, nr. 6k	500.000
Besluit 26-11-2008, nr. 8	2.000.000
Besluit 17-06-2009, nr. 8	2.500.000

Uitvoeringskrediet	
Besluit 17-06-2009, nr. 8	15.000.000
Besluit 23-06-2010	40.000.000

Totaal plankosten en uitvoerings krediet	**28.250.000**

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	**19.591.000**

Op 23 juni 2010 is door de raad de grond- en bouwexploitatie vastgesteld, waarbij de totale kosten van het project worden geraamd op 190.3 miljoen. In deze begroting is een uitvoerige risicoparagraaf opgenomen.

6. ZERNIKE

1. Voortgang

Het Zernikegebied bestaat uit een science park en een (onderwijs)campus. Op de campus zijn grote delen van de Rijksuniversiteit Groningen en de Hanzehogeschool Groningen gevestigd. Daar waar de campus een metamorfose ondergaat, komt de ontwikkeling van het Zernike Science Park onvoldoende van de grond. Zernike heeft echter grote potentie; met de aanwezige kennisinstellingen en de specifieke kenmerken waar op regionale schaal aan moet worden voldaan bij de ontwikkeling van een science park. Bovendien wordt deze potentie versterkt door de komst van de tram. Zernike is daarom voor de stad Groningen en de regio één van de belangrijke kennisdynamo's, zoals benoemd in de Structuurvisie Stad op Scherp, die een belangrijke impuls kan geven aan de economische ontwikkeling van de stad en de regio.
Op 14 augustus 2007 is het bestemmingsplan Zernike 2006, de herziene grondexploitatie Zernike 2007 en het bijbehorende beeldkwaliteitsplan voor het Science Park vastgesteld door de raad. Daaropvolgend is door de RUG, Hanzehogeschool en gemeente een discussie gestart over een mogelijke gewenste ontwikkeling (uitstraling, samenwerking, organisatie) voor het totale gebied, waarbij de verbindingen tussen campus en science park centraal staan. De conclusie was dat een sterke samenwerking tussen de kennisinstellingen, de gemeente Groningen en bedrijven een voorwaarde is om een nieuwe impuls te geven aan de ontwikkeling van het gebied. Binnen het nieuwe *Akkoord van Groningen 2.0,* dat eind juni 2009 in Den Haag werd ondertekend, is de ontwikkeling van Zernike daarom een belangrijke opgave. Het doel is om Zernike verder uit te bouwen tot een locatie waar kennisinstellingen en bedrijfsleven elkaar vinden: een toplocatie voor onderwijs, onderzoek en ondernemerschap. Door onderwijsinstellingen en bedrijvigheid stevig met elkaar te verbinden, kunnen studenten sneller een baan vinden.
De stuurgroep Akkoord van Groningen (AvG) heeft in 2009 de stuurgroep Zernike samengesteld die verantwoordelijk is voor het opstellen van de visie en voor de verkenning van de ontwikkelingsmogelijkheden van Zernike. In deze stuurgroep zijn alle bestuurders

vertegenwoordigd van de samenwerkende partijen. Eind 2009 heeft de stuurgroep drie werksessies georganiseerd met experts en ondernemers en begin 2010 heeft zij referentieprojecten bezocht in Eindhoven, Leuven en Leiden. De uitkomsten van de werksessies en de excursie hebben tot een aantal voorlopige conclusies geleid:
Er zijn duidelijk perspectieven voor de ontwikkeling van een Zernike Science Park, maar momenteel functioneert die niet goed. Aan allerlei voorwaarden die aan een sciencepark gesteld worden, kan het Zernike Science Park op dit moment niet voldoen. Uit de excursie en het uitgevoerde onderzoek blijkt dat het succes van een sciencepark in zeer belangrijke mate afhankelijk is van professioneel management en dat het essentieel is om hierbij de vastgoedmarkt te betrekken. De stuurgroep is daarom begonnen met het verkennen van interesse in de vastgoedmarkt voor het opzetten van professioneel management voor het Zernike Science Park. De stuurgroep heeft in april en mei 2010 een bidbook laten opstellen met achtergrondinformatie over de kansen die het Noorden, de stad Groningen en Zernike bieden om het sciencepark in Groningen tot ontwikkeling te brengen. Het bidbook verleidt en geeft informatie tijdens de gesprekken met beleggers en ontwikkelende beleggers. De gesprekken worden in juni 2010 afgerond. Afhankelijk van de resultaten besluit de stuurgroep in de zomer hoe het visietraject een vervolg krijgt.

P+R en Infrastructuur
De hoofdinfrastructuur is door de gemeente aangelegd. Nog steeds vinden er aanpassingen plaats met betrekking tot veiligheid en vernieuwde inzichten. Hoewel RUG en Hanzehogeschool hun vervoersmanagement nadrukkelijk uitdragen, is een tekort aan parkeergelegenheid aanwezig. In het gebied zijn tijdelijk 100 parkeerplaatsen gerealiseerd op het toekomstige remiseterrein voor de tram en op de tijdelijke P+R aan de Professor Uilkensweg als overloop voor de parkeeroverlast op de campus. Daarnaast is Zernike binnen het gemeentebrede parkeerbeleid een aangewezen locatie waar we autoverkeer aan de rand van de stad willen afvangen, om vervolgens de bezoekers van de stad met vervolgpendel (fiets en bus, in de toekomst tram) hun reis verder af te laten leggen.
Aan de noordwestkant van de stad was tot voor kort geen P+R. De 100 parkeerplaatsen aan de Prof. Uilkensweg functioneren daarom ook als tijdelijke voorziening. Binnenkort wordt gestart met fase 1 van het project P+R Zernike om zo een definitieve P+R voorziening te realiseren. In deze eerste fase wordt een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor multifunctioneel ruimtegebruik in het kwadrant tussen de Plataanlaan (Noordelijke ringweg), de Zernikelaan, de Nijenborgh en het verlengde van het Blauwborgje. De gemeente Groningen neemt het initiatief en de RUG en de Hanzehogeschool zijn directe gesprekspartners. Naast een goede inpassing van de P+R (1000 plekken en voorzieningen) bestaat de opgave uit het versterken van de entree c.q. het visitekaartje van de campus. De P+R moet een echte blikvanger voor het Zernike worden. Meerlaags parkeren behoort tot de mogelijkheden en combinaties met andere functies eveneens. Tevens wordt verkend welke ontsluitingsvarianten bijdragen aan een goede doorstroming en verkeersveiligheid, waarbij ook een andere aansluiting op de Noordelijke Ringweg, wordt onderzocht.
Deze eerste fase zal circa drie maanden in beslag nemen. Vervolgfasen worden afgestemd op de tramplannen.

2. Risico's

Grondexploitatie
In de vastgestelde grondexploitatie zijn risico's benoemd ten aanzien van wijzigende parameters, aanbestedingsvoor- en nadelen op civieltechnische werken en het tempo van

gronduitgifte. Door de lange looptijd van het project is het resultaat gevoelig voor schommelingen in de parameters (rente, kosten- en opbrengstenstijging) en het versnellen of vertragen van het uitgiftetempo is ook van grote invloed op het resultaat. Deze risico's zijn onverminderd van toepassing en inmiddels gedeeltelijk bewaarheid geworden. Doordat de verkopen achter blijven bij de oorspronkelijke raming nemen de geraamde rentelasten toe. In de staat P van 2008 en 2009 is aangegeven dat er nadelige resultaten worden verwacht op basis van de uitgangspunten die zijn gehanteerd in de grondexploitatie. Echter, in de grondexploitatie wordt gerekend met een hoger rentepercentage dan dat in werkelijkheid wordt doorbelast. In de op te stellen herziene grondexploitatie wordt het percentage aangepast, wat een dempend effect op de rentelasten zal hebben.

Het volgende risico is tijdens de uitvoering ontstaan: bij het uitvoeren van de werkzaamheden aan de Zernikelaan heeft de aannemer (BAM) hinder ondervonden van het feit dat de werkzaamheden moesten plaatsvinden in openbaar gebied dat niet was afgesloten voor verkeer. BAM heeft in verband hiermee een rekening voor meerwerk van € 65.000 bij de gemeente ingediend. De zaak is in behandeling bij de stadsadvocaat.

3. Financiën

Herziening grondexploitatie
In het kader van het Akkoord van Groningen zijn nadere afspraken gemaakt tussen RUG, Hanzehogeschool en de gemeente voor een aangepast plan voor Zernike.

Stand van de kredieten

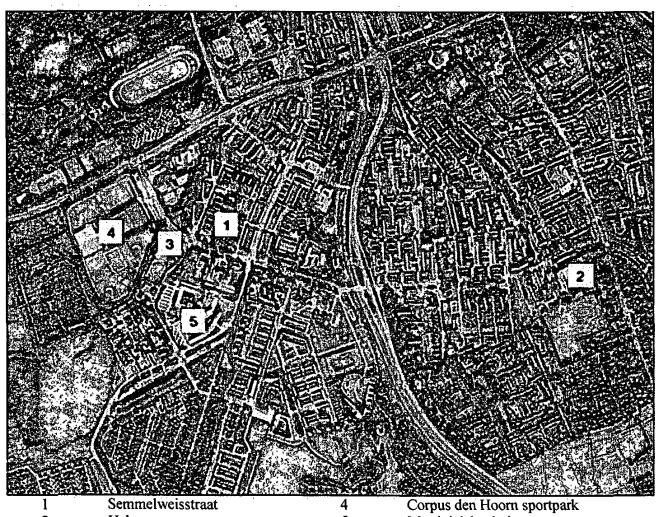
Besluit 23-20-1996, nr. 5f	3.857.000
Besluit 26-05-1999, nr. 5k	4.538.000
Besluit 17-10-2001, nr. 9	406.000
Besluit 18-10-2006, nr. 6c	14.940.000
Besluit 27-09-2007, nr. 6g	3.256.000
Totaal toegestane kosten van het plan	**26.997.000**

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	**16.144.000**

De totaal geraamde kosten tot 2026 bedragen € 27.707.000. Op termijn wordt een kredietoverschrijding verwacht. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de achterblijvende gronduitgifte waardoor de rentelasten stijgen. Om verdere stijging van rentelasten te voorkomen, heeft de projectgroep besloten tot uitstel van investeringen in het bouw- en woonrijp maken. Het opstellen en ter besluitvorming aanbieden van een herziene grondexploitatie is noodzakelijk. In juni 2009 is een signalement aan het college uitgegaan, waarin is voorgesteld de uitkomst van het masterplan voor het totale gebied af te wachten, voordat een herziening wordt opgesteld.
Omdat het masterplan langer op zich laat wachten dan we vorig jaar verwachtten en het vaststellen van een herziene grondexploitatie noodzakelijk is, wordt in de tweede helft van dit jaar een herziene grondexploitatie opgesteld, al dan niet op basis van een nieuw masterplan.

7. MARTINIZIEKENHUIS EN OMGEVING



1	Semmelweisstraat	4	Corpus den Hoorn sportpark
2	Helpermaar	5	Martiniziekenhuis
3	ALO-locatie		

1. Voortgang

In de structuurvisie van de gemeente Groningen 'Stad op Scherp' is aangeven dat zowel geografische- als thematische structuurvisies worden opgesteld. Een van de geografische visies is de structuurvisie Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich Verschuurlaan (LCdH/VKV). In 2006 is al een conceptvisie voor het totale gebied opgesteld, die de afgelopen jaren als interne richtlijn is gehanteerd. Voorgesteld is om deze visie onder invloed van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en de wijzigingen in de wetgeving te actualiseren. Tot op dit moment is hierover geen besluit genomen, mede vanwege het feit dat hier nog geen capaciteit voor beschikbaar is. Als het project wordt uitgevoerd dan wordt vanaf de start met bewonersorganisaties van de omliggende wijken en bedrijfsverenigingen overleg gevoerd. Na afronding van de actualisatie wordt deze structuurvisie officieel vrijgegeven voor de inspraakprocedure en daarna ter vaststelling aangeboden aan de raad.

Helpermaar

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

Sportpark Corpus den Hoorn

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

Semmelweis-locatie

Het Plan Semmelweis is aanvankelijk onderdeel van de wijkvernieuwing in Corpus den Hoorn, later wordt het een project in het kader van de Intense Stad. Het behelst een drietal

nieuw te bouwen appartementencomplexen aan de Semmelweisstraat in combinatie met voorzieningen in de zogenaamde 'plint' van de gebouwen.
Eén en ander in drie fases te realiseren:
- fase 1 het middendeel: basisschool en gymzaal
- fase 2 ten westen hiervan: een multifunctioneel wijkcentrum (MFC)
- fase 3 ten oosten van de school: kinderopvang e.d.

Voor het project Semmelweisstraat is sinds eind 2009 gekeken of in een herontwikkeling de uitgangspunten van het project hoog kunnen worden gehouden, terwijl er wel kan worden bezuinigd. Begin 2010 is dat gelukt. Alle voorzieningen zitten nog volledig in het plan, stedenbouwkundig is de aanpassing verantwoord, alleen wordt een kleiner aantal appartementen (83 i.p.v. 125) gebouwd. Verder is de parkeergarage in het plan gewijzigd in parkeren op etage en op het dak (respectievelijk in fase 2 en 3). Hiermee is het tekort voor Nijestee te overzien. De gemaakte afspraken worden momenteel in een overeenkomst tussen gemeente en Nijestee vastgelegd. De bouwvergunning voor fase 1 is verleend, als de overeenkomst getekend is, kan na de zomer met de bouw worden gestart.

ALO-locatie

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

Kantoren

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

2. Risico's

Planschade (midden/hoog), geldt niet voor Helpermaar en ALO-locatie
- Intensivering (dichtheid en hoogbouw) met effect voor omwonenden;
- Bestemmingswijziging met lagere opbrengstpotentie (bebouwingsmogelijkheden, economisch minder interessante functies).

Bij het opstellen van de structuurvisie en de projectbestemmingsplannen:
- Rekening houden met effecten op de omgeving (bezonning, uitzicht, privacy, verkeersafwikkeling etc.)
- Verlies opbrengstpotentie tot een minimum zien te beperken.

Risico Helpermaar:
Voor de begeleiding van de uitvoering van het bestemmingsplan zijn geen kosten opgenomen. Destijds (1999) was dat niet mogelijk en was de verwachting dat nauwelijks begeleiding zou worden gevraagd. Inmiddels lopen de begeleidingskosten op.

3. Financiën

In het oude kaderplan Corpus den Hoorn zijn projecten opgenomen die zich in de ontwerp-, plan- dan wel uitvoeringsfase bevinden. Voor zover de projecten zich in de uitvoeringsfase bevinden, worden deze uitgevoerd binnen de financiële kaders zoals deze zijn vastgesteld door de raad (met elk project een eigen exploitatie).

De plankosten voor de visieontwikkeling worden gedekt uit de begrotingspost uitwerking structuurvisie en de omliggende deelplannen.

8. MEERSTAD

1. Voortgang

Planologische procedures

Raad van State
Op 23 juni 2010 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over een drietal Meerstad-procedures. De uitspraak is zonder meer positief te noemen. In de besloten raadscommissie Ruimte en Wonen van 29 juni 2010 bent u hierover al mondeling geïnformeerd en onlangs hebben wij de uitspraak van de Raad van State nogmaals per brief toegelicht.

Uitwerkingsplan Meeroevers
Ondertussen is gestart met de voorbereidingen voor de uitwerking van Meeroevers (Deelplan I) waar gefaseerd ca. 1200 woningen worden gebouwd. Deze uitwerking is gebaseerd op het bestemmingsplan Meerstad-Midden en het Beeldkwaliteitsplan Meeroevers 1. Het uitwerkingsplan geldt alleen voor de eerste fase van woningbouw in Meeroevers.
Het voorontwerp uitwerkingsplan wordt eind mei 2010 behandeld door het Dagelijks Bestuur van de GR. De verdere procedure zal worden afgehandeld door het college van de gemeente Slochteren, die in deze procedure het bevoegde gezag is.

Overig
Daarnaast is een nieuwe procedure gestart, te weten een bestemmingsplanwijziging voor een heikikkercompensatiegebied nabij natuurgebied Rijpma aan de oostkant van het plangebied van Meerstad.

Voor de IJsbaan locatie is met artikel 19,2 oude WRO vrijstelling verleend. Inmiddels is er een bouwvergunning verleend voor de eerste nieuwe woning.

Tot slot wordt een deel van de tijdelijke aansluiting van Meerstad op de A7 planologisch geregeld via het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Hoogezand-Sappemeer. Het ontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend met betrekking tot het plandeel van Meerstad. Volgens de huidige planning van de gemeente Hoogezand-Sappemeer wordt het definitieve bestemmingsplan medio 2010 ter besluitvorming voorgelegd aan de Raad.

Voortgang Meeroevers (Deelplan 1)
Het stedenbouwkundig plan voor fase I van Meeroevers (ca. 215 woningen), de bijbehorende concept beeldkwaliteitsplannen en het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte zijn in december 2009 vastgesteld in de aandeelhoudersvergadering van GEM Meerstad.
Het Beeldkwaliteitsplan voor fase 1 van Deelplan I ligt eind mei ter vaststelling voor bij het algemeen bestuur vaan de GR Meerstad. Het voorlopig ontwerp voor de fases II en III van Meeroevers ligt eind april ter vaststelling in de aandeelhoudersvergadering van GEM Meerstad. Op basis hiervan worden de contouren vastgelegd en kunnen de voorbereidingen voor het grondwerk starten (ophogen/zetting ten behoeve van infrastructuur). De productiehouders van de waterfrontclusters zijn in vergevorderd stadium met de ontwerpen voor de opstallen van de eerste woonvlek. De bedoeling is dat de woningverkoop voor de bouwvak start. De bedoeling is dat de kavels bouwrijp zijn op 1 oktober 2010, zodat vervolgens de woningbouw kan starten.

Ontwerp aanpassing Driebondsweg
Per brief van 8 december 2009 is de gemeenteraad geïnformeerd over de voorgestane aanpassing van de Driebondsweg. De werkzaamheden zijn in volle gang. Oplevering van de verbreedde Driebondsweg en het aangrenzende vrijliggende fietspad wordt voorzien eind 2010.

Duurzaamheid
Half oktober 2009 heeft het college besloten in te zetten op realisatie van acht energieneutrale woningen in fase 1 van Meeroevers en te onderzoeken of nadere additionele energiezuinige maatregelen mogelijk zijn binnen het gemeentelijk productiecontingent. Tevens heeft het college de Gemeenschappelijke Regeling Meerstad aanbevolen om de mogelijkheden te onderzoeken van energiezuinige straatverlichting en een pilot te starten met als onderwerp 'Extra aandacht voor gezondheid en energie bij Bouwtoezicht'. De gemeenteraad is hierover per brief gedateerd 19 oktober 2009 geïnformeerd.
De gesprekken met potentiële ontwikkelaars voor de ontwikkeling van de energieneutrale woningen lopen.
In de aandeelhoudersvergadering van Meerstad is eind 2008 al besloten om in te zetten op het warmtepompconcept voor de warmtevoorziening van de eerste fase van Meeroevers.

Gemeenschappelijke Regeling (GR Meerstad)
Enkele belangrijke besluiten van de GR Meerstad zijn:
a. Vaststelling van de concept Voorzieningenvisie Meerstad, ten behoeve van terugkoppeling (en consultatie) naar 'het veld'.
   De consultatie heeft plaatsgevonden en geleid tot een reactienota. Vaststelling van de voorzieningenvisie wordt voorzien eind mei 2010.
b. Onderzoek naar leerlingenaantallen, locatie en uitvoering van de school in Deelplan I vindt plaats, om tijdig (schooljaar 2012) een onderwijsvoorziening aan te kunnen bieden.
c. In december is in de gemeenteraden besloten tot overdracht van bevoegdheden inzake de bouwverordening, de Woningwet en de Wet Ruimtelijke Ordening. Daarnaast is het gebied waar de Gemeenschappelijke Regeling bevoegd is nader gedefinieerd.
   In mei wordt vaststelling van de bouwverordening, welstandsnota en toetsingsbeleid voor het GR gebied voorzien in de GR. In maart heeft benoeming van de leden van de Welstandscommisse GR Meerstad plaatsgevonden.

Grondexploitatie en financiering
De gemeenteraad heeft in juni ingestemd met de geactualiseerde grondexploitatie van Meerstad (GREX Meerstad 2009). Tevens is op dat moment de woningfasering (starten met 150 kavels in 2010, in 5 jaren oplopend naar 600) aangepast. De bij de grondexploitatie behorende financieringsbehoefte en bijbehorende gemeentelijke garantstellingsbehoefte is in de GREX Meerstad 2009 gestegen naar maximaal ca. € 465 miljoen.

De gemeenteraad heeft bij motie aangegeven eind 2009 geïnformeerd te willen worden over de haalbaarheid en effecten van de voorgestane optimalisaties uit de GREX Meerstad 2009. In de raden- en statensessie van 7 december 2009 heeft mondelinge terugkoppeling plaatsgevonden.
Op 17 februari 2010 is het opvolgende raadsvoorstel behandeld in de gemeenteraad.

Het aantrekken van financieringsmiddelen is in 2009 steeds lastiger gebleken. Om deze reden is door Bureau Meerstad in de tweede helft van 2009 sterk ingezet op het verkrijgen van de

zogenaamde groenverklaring ten behoeve van groenfinanciering. Deze vorm van financiering stabiliseert voor langere tijd de renterisico's in de grondexploitatie en vergemakkelijkt daarmee het verkrijgen van externe financiering.
De aanvraag voor de groenverklaring is behandeld in Brussel en ligt ter besluitvorming voor bij het Ministerie van VROM, waarbij tevens het oordeel van de ministeries van Financiën en LNV wordt betrokken. Per brief van 15 juli 2010 heeft Gedeputeerde Staten, mede namens de colleges van Groningen en Slochteren, de Minister van Financiën dringend verzocht om instemming met afgifte van de gevraagde groenverklaring. Dit naar aanleiding van signalen die duiden op nieuwe procedurele vertragingen, die risico's met zich meebrengen voor de financiering van Meerstad.

De grondexploitatie 2010 zal enkele belangrijke thema's kennen. Het zal vooral gaan om de financierbaarheid van de grondexploitatie, de afzetprognoses (en marktontwikkeling) en de parameters voor kosten en opbrengsten. Het actualiseren en tegen het licht houden van deze belangrijke uitgangspunten en tevens het vaststellen van een bijbehorende ontwikkelingsstrategie is in lijn met de afspraken zoals gemaakt bij de vaststelling van de grondexploitatie 2009. Behandeling van de grondexploitatie 2010 wordt voorzien in het 3e kwartaal van 2010.

In de aandeelhoudersvergadering van december 2009 zijn de zogenaamde afnamegaranties besproken. Het betreft de afname van kavels van de eerste woonvlek door de verschillende productiehouders. Afname van de kavels wordt voorzien op 1 oktober 2010.

2. Risico's

In onderstaande risicomatrix zijn de belangrijkste risico's vermeld. Een volledige weergave van risico en beheersingsmaatregelen is opgenomen in de grondexploitatie van Meerstad.

	Risico	Beheersmaatregel
1. Uitgifte gronden	De uitgifte van gronden voor gemiddeld 600 woningen per jaar gedurende de hele looptijd van het plan. Vertraging in de uitgifte heeft direct grote financiële consequenties, mede gezien de absolute grootte van de gemeentelijke garantstelling op de financiering GEMM. Vertraging leidt dan ook direct tot vergroting van het gemeentelijke risicoprofiel.	• Beheersing via regionale sturing op contingenten. • Het scherp volgen van de markt en doorrekenen van marktscenario's ontwikkelingen in de grondexploitatie. Daarmee wordt de gevoeligheid van de grondexploitatie getoetst in relatie tot de actuele omstandigheden. • Daarnaast is het van belang om de grondexploitatie jaarlijks te actualiseren en daarbij aannames te ijken aan realistische marktomstandigheden en verwachtingen. • De Stichting Zeggenschap (zijn publieke partijen in verenigd) gaat met één stem naar de AVA. Als de gemeente 'tegen' is, dan zal de Stichting Zeggenschap ook 'nee' zeggen in de AVA. • De borgstelling heeft een contractuele grondslag, waarbij elk jaar op de contractueel afgesproken wijze (DCF-methodiek) de startwaarde van de grex opnieuw wordt berekend, waaraan de garantstelling en de bijbehorende omvang worden getoetst.

2. Verwerving gronden	Het risico van de verwerving van gronden die nu nog niet in eigendom zijn van de gemeente met een doorleveringsverplichting aan de GEMM. Hierdoor kan de uitvoering van de ruimtelijke uitgangspunten van het Masterplan in gevaar komen. De grondexploitatie gaat uit van realisatie van het gehele Masterplan, waarbij opbrengsten en kosten als geheel worden gecalculeerd. De grondexploitatie is zeer gevoelig voor wijziging in de aannames inzake kosten en momenten van verwerving van gronden.	Nader onderzoek naar de mate waarin de nieuwe Grondexploitatiewet de positie van de Gemeente verbetert in relatie tot derden-ontwikkelaars. Jurisprudentie hieromtrent ontbreekt echter nog.
3. Bestuurlijke omgeving	Twee gemeenten, een provincie en het Rijk (Ministerie van LNV) als publieke deelnemers en 4 marktpartijen maken de ontwikkeling van Meerstad tot een ingewikkeld proces. In juli 2009 is de Gemeenschappelijke Regeling Meerstad (GR) geoperationaliseerd. De bevoegdheden van de GR worden vooralsnog per onderwerp (of cluster van onderwerpen) overgedragen door de afzonderlijke gemeenten. Dit brengt het risico van complexiteit en onduidelijkheid voor belanghebbenden, derden en contractpartners met zich, bij beantwoording van de vraag wie verantwoordelijk is. Het risico bestaat dat de GR leidt tot een vertraging van de besluitvorming.	Stichting Zeggenschap neemt, zoals onder sub 1 gesteld, unaniem besluiten, welke ingebracht worden in de AVA Meerstad. Voor de afstemming van de overheidstaken van de beide gemeenten Groningen en Slochteren is besloten een GR Meerstad op te richten. Bij het 'groeien' van de GR dient continue bewaking en monitoring van de verschillende rollen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden plaats te vinden. De verschillende rollen van de gemeente dienen goed uit elkaar te worden gehouden, zijnde: 1. aandeelhouder (en borgsteller); 2. productiehouder; 3. klassieke kaderstellende + toetsende rol; en 4. beheerder/eigenaar van het openbaar gebied. Strikte bewaking van bevoegdheden, verantwoordelijkheden en aansturing van de uitvoering.
4. Subsidies	In de grex wordt rekening gehouden met ca. 50 miljoen (nominaal 2005) aan subsidiegelden. Het niet verkrijgen van deze bijdragen heeft grote financiële gevolgen.	Constante monitoring van potentiële subsidiemiddelen, door Bureau Meerstad, provincie en gemeenten.
5. Staatssteun	De gekozen financieringsconstructie wordt door derden (Twentenaren) ter discussie gesteld, met een beroep op staatsteun. Indien een dergelijk beroep zou slagen (bij de Europese Commissie), dan kan dit grote financiële gevolgen hebben voor het project.	Op basis van de huidige stand van zaken, het ambtelijk overleg met de Commissie te Brussel en ingewonnen extern advies moet worden aangenomen dat de financieringsconstructie niet kan worden aangemerkt als staatssteun, omdat voor de garantstelling door de gemeente jaarlijks door de GEMM een marktconforme premie van 0,1% wordt betaald.
6. Europese aanbestedin g	Europese aanbestedingswetgeving en aanverwante jurisprudentie zijn continue in beweging. Een laatste ontwikkeling is het zgn. Roanne arrest. Hierin komt aan de orde dat onder omstandigheden de keuze voor een ontwikkelaar Europees aanbesteed moet worden en dat o.a. de drempelbedragen op een andere manier worden berekend. In het hoger beroep dat de 'Twentenaren' hebben ingesteld beroepen zij zich hier op en wordt de huidige ontwikkelaarsselectie bestreden	Om zekerheid hierover te krijgen (en ook over andere aanbestedingsperikelen, o.m. die samenhangend met de aanleg van het openbaar gebied) is namens alle betrokken partijen met de ministeries van BZK en VROM overlegd. Conclusie van het overleg was dat met enige kleine aanpassingen het risico op problemen met het Europese aanbestedingsrecht niet erg groot is.
7. Voorziening en openbaar gebied	Met betrekking tot eigendom, investeringskosten, beheer en exploitatie van de voorzieningen en het openbare gebied moeten voorafgaand aan de realisatie daarvan sluitende (bestuurlijke) afspraken worden gemaakt met alle (overheids) partijen. Tussen planning en realisatie van voorzieningen enerzijds en kaveluitgifte, woningprogramma - en fasering en moment en van oplevering bestaat een directe relatie. programmatische en plannings-technische wijzigingen vragen dan ook telkens herijking van planning en inhoud van het voorzieningenprogramma.	De te realiseren voorzieningen worden via de GR Meerstad geregeld. Het is van belang om bij de aanpassing van woningfasering en ontwikkelstrategie telkens de planning van publieke voorzieningen te herijken.
8. Procedurele risico's	Vertragingsrisico door planologische procedures, zoals bestemmingsplan, artikel 19 procedures, externe veiligheid, etc. Actueel risico is de vooralsnog uitblijvende uitspraak van de Raad van State ten aanzien van het Bestemmingsplan Meerstad Midden.	Adequate aansturing en afhandeling van publiekrechtelijke procedures, bezwaar en beroep.

9. Woningbehoefte	Er is onderzoek gedaan naar de woningbehoefte rond Groningen voor de komende jaren. De behoefte blijkt minder groot dan een aantal jaren geleden gedacht. Zeker bij een langere looptijd van Meerstad kan dit een risico zijn.	Zie punt 1
10. Planontwikkelingrisico's en ontwikkelingsopgave GEMM Meerstad	Het betreft de risico's die inherent zijn aan dergelijke grootschalige herontwikkelingen en behoren tot de planontwikkelingsopgave van Bureau Meerstad. Enkele hiervan: • Aantrekken financiering (rentekosten financiering). Financiering vanaf midden 2009 (kredietcrisis) onder druk en de banken nadrukkelijk en stringent toezien op het risico en omvang van de extern aan te trekken financiering. • Het verkrijgen van de zogenaamde Groenverklaring is hierbij een belangrijke stap • Tijdige realisatie en aansluitingen hoofdinfrastructuur en OV. • Bodemrisico's, archeologie, flora en fauna, milieukwaliteit en obstakels in ondergrond • Omgang met hinderzones, geluid, aanwezige infrastructuur (hoogspanningsleidingen, etc.)	Adequaat treasurymanagement en ontwikkelmanagement.

3. Financiën

Stand van de kredieten (gemeentelijke plankosten)

Besluit 26 november 2003, nr. 5c	3.200.000
Besluit 31 oktober 2007	2.800.000
Totaal beschikbaar krediet	**6.000.000**

Stand van de uitgaven

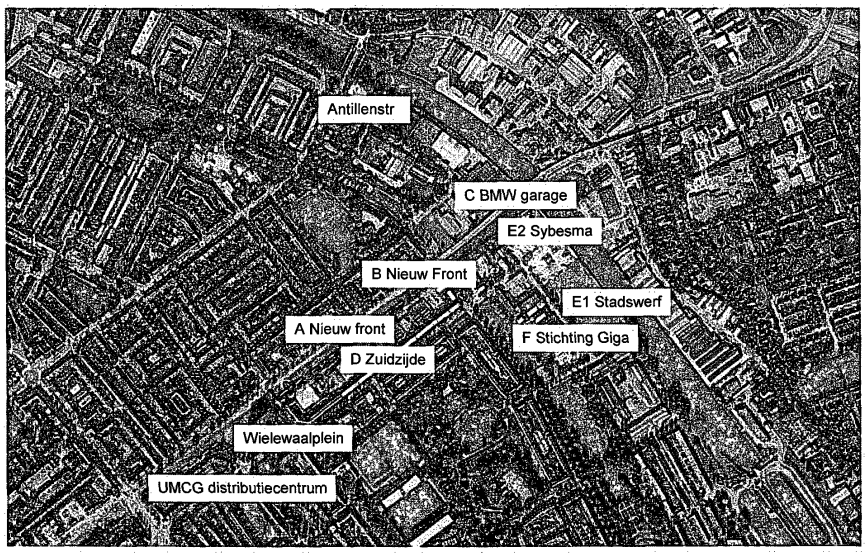
Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	**5.523.000**

9. OOSTERHAMRIKZONE

1. Voortgang

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO-MIRT) in het najaar van 2009 is rond de ontwikkeling van UMCG-Noord/Oosterhamrikzone de volgende afspraak gemaakt: "Rijk en regio spreken af dat de regio inzichtelijk maakt of er sprake is van rijksbetrokkenheid en zo ja, welke nadere afspraken gemaakt kunnen worden met betrekking tot de Centrale Zone: deelproject UMCG-Noord/Oosterhamrikzone".
Recent hebben we in overleg met VROM dit project verbreed en gekoppeld aan een andere afspraak, eveneens in BO-MIRT-kader. Dit betreft het rijksproject met aanpak van de bruggen over het Van Starkenborghkanaal in het kader van de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Door deze koppeling hebben we de -voor de gewenste gebiedsontwikkeling- noodzakelijke aanleg van de gewenste HOV-, auto- en fietsinfrastructuur door de Oosterhamrikzone in breder perspectief kunnen plaatsen en de mogelijkheden voor het verkrijgen van een financiële bijdrage van het rijk vergroot.

Voor de zogenaamde "onorthodoxe aanpak regeling" van het Ministerie van VROM komt het project niet in aanmerking. In de afwijzingsbrief van VROM wordt wel expliciet verwezen naar de relatie tussen de bestaande twee BO-MIRT-trajecten. Het is de bedoeling om in mei 2010 in dat kader tot nadere afspraken te komen over de rijksbetrokkenheid bij de gebiedsontwikkeling UMCG-Noord/Oosterhamrikzone en de aanpak van de bruggen in het kader van de vaarwegverruiming Lemmer-Delfzijl hier nadrukkelijk bij te betrekken.



Oosterhamrikkade nz "Nieuw Front" (deelgebieden A en B)
Het bestemmingsplan Korreweg De Hoogte 2009, waarin de planologische randvoorwaarden voor deelgebieden A en B gedetailleerd zijn beschreven, doorloopt haar procedure. De planologische uitgangspunten zijn conform de wensen van de bewonersorganisatie Star Numanstraat. Voor het beoogde woningbouwproject dat onderdeel is van de manifestatie Intense Laagbouw zijn de ontwikkelaars Jurriens, Nijhuis en KUUB bereid gevonden drie stempels in ontwikkeling te nemen. De voorgestelde aanpak heeft steun in de buurt Een projectofferte is gemaakt ter vaststelling door het College van B&W.

Oosterhamrikkade zz (deelgebied D)
Nijestee heeft architectenbureau Tangram in dit gebied opdracht gegeven een schetsontwerp te maken voor de locatie van de voormalige Taxicentrale en overlegt zij met Doesburg Autoverhuur over een mogelijke nieuwe invulling van het autoverhuurbedrijf.
De gemeente is in overleg met drukkerij van Zanten om deze locatie te verwerven. De eerste bouwactiviteiten worden niet eerder verwacht dan in 2011.

De Stadswerf (deelgebied E1) en Stichting Giga (deelgebied F)
Subsidiegelden uit de 2de tranche van de regeling van WWI zijn opnieuw aan het project Stadswerf toegekend. Aan de voorwaarde dat de bouwstart voor 1 juli moet plaats vinden is voldaan. Het bouwplan voor Stichting Giga wordt aansluitend gerealiseerd.

Oosterhamriktracé zz Sybesma en omgeving (deelgebied E2)
In het bestemmingsplan is ruimte gereserveerd voor een eventuele OV-verbinding.

Antillenstraat / Korrezoom
Het project Antillenstraat komt voort uit het startdocument 'Intense Stad'. Lefier en Ter Steege Vastgoed uit Rijssen zijn verantwoordelijk voor de realisering van het totale plan. Woningbouwproject Korrezoom is het eerst te realiseren onderdeel, de verkoop verloopt moeizaam: 7 van de 41 koopappartementen zijn verkocht, van de 10 eengezinswoningen is er één verkocht en één in optie (stand van 17 mei 2010).
Lefier heeft alle koopappartementen omgezet in huur met optie tot koop. Met de tweede fase van dit project wordt pas gestart met de bouw wanneer er voldoende woningen zijn verkocht of in huur zijn omgezet.

Deelgebied C – Oosterhamriktracé Noordzijde BMW-garage
Nijestee onderzoekt of er mogelijkheden zijn voor tijdelijke jongerenhuisvesting.

Vinkenstraat en omgeving
Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden

UMCG-Distributiecentrum
Ontwikkelaar Urban Interest heeft deze locatie in de verkoop staan. Herontwikkeling wordt door hen overwogen.

Wielewaalplein
Subsidiegelden uit de stimuleringsregeling van WWI zijn aan het project toegekend en de bouw van de woontoren en een nieuwe winkel ten behoeve van een supermarkt, kinderopvang en eventuele andere winkels is gestart. Op korte termijn, na keuze voor de variant van de tramverbinding naar Kardinge, wordt een projectplan voor de inrichting van het

Wielewaalplein aan de raad voorgelegd. De realisatie van de inrichting vindt direct na oplevering van het bouwplan plaats.

Verkeersinfrastructuur

Over de varianten voor de tramlijn 2 worden binnenkort besluiten verwacht in het kader van de RegioTram.

Kaden/oevers en fiets-/wandelbruggen

Over het gebruik van de oever aan de zuidzijde is duidelijkheid. De inrichting van de oever aan de noordzijde is afhankelijk van de keus voor een van de tramvarianten.

2. Risico's

De uitwerking van de OHT-ontwikkelingsvisie omvat een lange periode. Een aantal ontwikkelingsgebieden wordt pas na 2010 opgepakt en in een enkel geval in 2016. Hoe de markt zich ontwikkelt is voor een lange periode moeilijk in te schatten. Afwijkingen ten aanzien van het woningbouwprogramma en berekende infrastructurele investeringen zullen leiden tot een ander resultaat. Dit kan zowel negatief als positief uitwerken.

Voor de in ontwikkeling zijnde projecten zijn de risico's, zoals benoemd in de exploitatiebegroting, nog steeds actueel. Het gaat hierbij vooral om risico's ten aanzien van aanbesteding van civiel- en technische werken, omvang van de uitgifteprijs en het uitgiftetempo van gronden. Ten aanzien van de locatie Van Simmeren speelt nog een aanvullend risico met betrekking tot de kosten van saneren in verband met de asbestverontreiniging.

In de loop van 2010 wordt een herziene grondexploitatie opgesteld, waarin alle gemeentelijke ontwikkellocaties in het Oosterhamriktracé worden meegenomen. De kosten uit dit complex worden daarin ook verwerkt. Indien noodzakelijk wordt een aanvullend krediet aangevraagd.

3. Financiën

In het najaar van 2010 wordt een herziene integrale grondexploitatie opgesteld van het Oosterhamriktracé, waarin alle gemeentelijke ontwikkellocaties in het gebied worden meegenomen. De kosten uit dit complex worden daarin ook verwerkt. Tevens wordt in deze herziening rekening gehouden met de inmiddels afgesloten overeenkomst met Nijestee en de daarbij behorende verrekening van kosten. Op basis van de huidige inschatting en het verloop van de boekwaarde wordt er een negatief resultaat verwacht tussen de € 6 - 7 miljoen.

OOSTERHAMRIKTRACE

Stand van de kredieten

Besluit 20 juni 2007, nr. 12, plankostenkrediet	2.584.000
Besluit 20 juni 2007, uitvoeringskrediet	5.430.000

Een deel van dit krediet is mede beschikbaar gesteld voor de deellocaties A en B en het bestemmingsplan de Waterrand, terug te vinden in de betreffende complexen.
Het benodigde krediet voor de ontwikkelingsvisie komt uit op een bedrag van € 2.372.000

Voor de sanering en het aanleggen van de infrastructuur, zoals die benoemd zijn in de integrale exploitatieopzet, is in de raad van juni 2007 een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld van € 5.430.000.

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	2.704.000

De plankosten die op dit project geboekt zijn bedragen € 2.379.000. Een groot deel van deze kosten, € 2,28 miljoen, zijn visiekosten.

OOSTERHAMRIKTRACE DEELGEBIED A + B

Stand van de kredieten

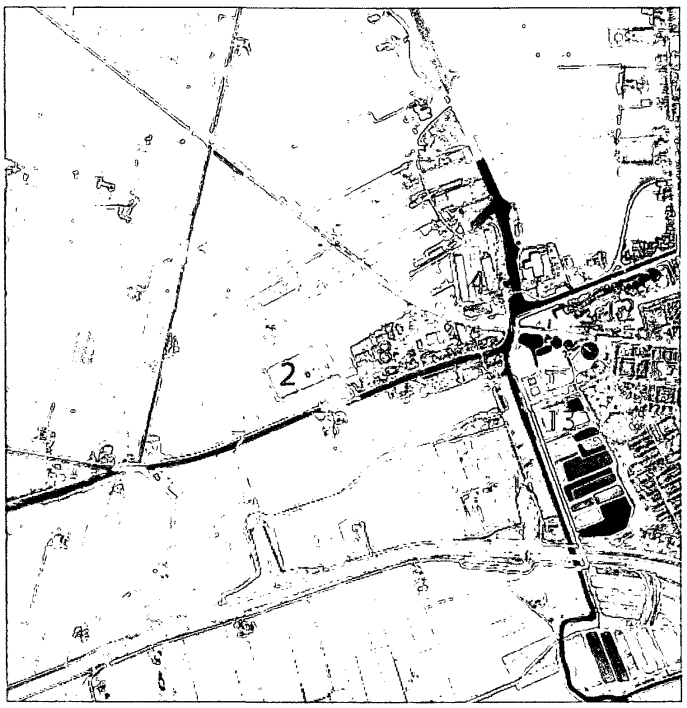
	127.000

De raad heeft op 14 mei 2008 ingestemd met een aanvullend plankostenkrediet van 52.000. Hierdoor is het totale krediet € 127.000. Dekking van dit aanvullend krediet wordt voorzien in de ontwikkelingslocaties van deelgebied A en B.

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	154.000

10. WESTPOORT



01 Zuidewendingermolen

02 koppelstation Essent

03 hoogspanningsleidingen

04 bedrijven Vierverlaten

05 Roderwolderdijk

06 aardgas hoofdtransport

07 Hoendiep

08 ESHA

09 Aduarderdiep

10 Zuidwending

11 Ecologische HS

12 CSM suikerfabriek

13 CSM waterzuivering

14 Voormalige stortplaats

15 Spoorlijn

16 Koningsdiep

1. Voortgang

Infrastructuur
De nutsvoorzieningen in fase 1A zijn aangelegd, maar een deel van de leidingen ligt buiten het afgesproken nutsprofiel en in uitgeefbare grond. Aan de hand van revisietekeningen en gegraven proefsleuven is vastgesteld dat kabels en leidingen over grote lengte niet op de afgesproken plaats liggen. Over de schuldvraag zijn we in gespek met de nutsbedrijven.
Het tijdelijke kunstwerk 'Hier begunt Stad' bestaande uit zes (wisselende) bilboards langs de A7, is in januari door wethouder Dijkstra officieel onthuld.

Bedrijven
Er is belangstelling voor kavels, maar opties blijven uit. Het huidige economische klimaat heeft tot gevolg dat potentiële nieuwe bedrijven eerst een aantal zekerheden probeert te krijgen. Meer dan vroeger wordt eerst onderzoek gedaan naar toekomstperspectieven van het bedrijf en de bedrijfssector, financiering en verkoopmogelijkheden van de oude locatie. Het duurt kortom langer voor een kavel verkocht is en dat merken we in het uitgiftetempo.

Zeldenwind
Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

Kompassubsidie
Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

2. Risico's

Mogelijk optreden van één of meer van de volgende algemene en projectgebonden risico's:
- Lagere opbrengsten uit grondverkoop bedrijfspercelen.
- Vertraagd uitgiftetempo grondverkoop.
- Aanbestedingsnadeel bouw- en woonrijpmaken.
- Hogere planontwikkelingskosten
- Rentestijging tijdens looptijd project
- Mutatie kosten- en opbrengstenstijging
- Verwerving gronden Suikerunie fase 1C (vm. CSM-gronden)
- Onderbesteding SNN-subsidie

3. Financiën

Stand van de kredieten (Staat P per 31/12/2009)

Besluit 19-07-2000, nr. 5h	14.521.000
Besluit 27-02-2002, nr. 5e	750.000
Besluit 28-01-2004, nr. 8	500.000
Besluit 22-12-2004, nr. 10	2.750.000
Besluit 19-10-2005, nr. 7	96.329.000
Besluit 20-02-2008, nr. 7	5.614.000
Besluit 27-01-2010, nr. 7e	-/- 2.022.000
Totale toegestane kosten	118.442.000

Stand van de uitgaven

Totaal gemaakte kosten t/m 30 april 2010	58.911.000

11. ZUIDELIJKE RINGWEG

1. Voortgang

De verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) is afgerond. Op basis van het onderzoek naar de oplossingsvarianten, de informatie uit de raadpleging en de resultaten van het kwaliteitsteam, is in juli 2009 een bestuurlijke voorkeursvariant (BVA) met Rijkswaterstaat en de provincie overeengekomen: "Een oplossing op het huidige tracé, bestaande uit een verdiepte ligging van de hoofdrijbaan met overkluizingen tussen Julianaplein en Europaplein, waarbij de parallelwegen hier op maaiveld liggen. Tussen het knooppunt Vrijheidsplein en het Julianaplein komt de hoofdrijbaan verhoogd te staan. Het Julianaplein krijgt een fly-over op maximaal 1 niveau hoger dan het huidige plein. Tussen het Europaplein en Euvelgunne een verhoogde rijbaan op een talud, met de parallelwegen op dezelfde hoogte. Het huidige Europaplein blijft gehandhaafd, maar met een nieuwe aansluiting op de Bornholmstraat."

Het bestuurlijk voorkeursalternatief en de resultaten van de raadpleging en optimalisatie zijn in september 2009 tijdens een informatiebijeenkomst aan bewoners en belanghebbenden toegelicht.

Nadat in juli 2009 het bestuurlijk voorkeursalternatief is vastgesteld, is dit vertaald in november 2009, tijdens het BO MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport), getekende bestuursovereenkomst met de minister van Verkeer en Waterstaat. De minister heeft vervolgens in december 2009 een aanvangsbeslissing genomen, waarmee formeel de planprocedure is gestart.

Voor deze planprocedure wordt een plan van aanpak opgesteld en een daarop afgestemde projectorganisatie gevormd. Het plan van aanpak dient eind 2010 door het ministerie te worden vastgesteld. Op dat moment dient ook de projectorganisatie te zijn ingevuld.
De werkzaamheden t.b.v. de planstudie worden net als in de verlengde verkenning in een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente verricht. De projectorganisatie dient dan ook grotendeels vanuit de drie organisaties te worden bemensd. Momenteel wordt bezien of aan deze vraag kan worden voldaan.
Samen vormen de medewerkers een onafhankelijke projectorganisatie met een eigen projectbureau.
Tot slot wordt op basis van het plan van aanpak de inzet van personele capaciteit binnen de ambtelijke diensten t.b.v. kaderstellende, toetsende en adviserende werkzaamheden bepaald

2. Risico's

Tijdens de verlengde verkenning is in lijn met de aanbevelingen van de commissie Elverding gewerkt. Dit betekende een vroegtijdige betrokkenheid van de samenleving, met als doel zo snel mogelijk tot een bestuurlijke voorkeursoplossing te komen. Op deze wijze kan tijdwinst worden behaald in de planstudiefase. Het doel van deze aanpak is de procedures ten aanzien van de aanleg van infrastructuur (aanmerkelijk) te versnellen.

Als gevolg van deze aanpak is echter in een relatief (zeer) korte periode een belangrijk besluit genomen met verstrekkende gevolgen voor de stad en haar omgeving. Hierdoor ontstaat het risico dat onder deze tijdsdruk in onvoldoende mate gestuurd is op de kwaliteit van de programmatische, financiële en juridische kaders.

Ten behoeve van de risicobeheersing zijn de belangrijkste risico's van het project in beeld gebracht, en worden beheersmaatregelen benoemd. De belangrijkste risico's van de planstudiefase zijn hieronder benoemd:

- *Gat tussen ambitie (gewenste scope) en taakstellend budget.*
  Vanuit de evaluatie van het BVA is een ambitie opgesteld om een lange verdiepte ligging met drie overkappingen te realiseren. Huidige raming geeft aan dat het beschikbare budget voor deze ambitie niet voldoende is. In de bestuursovereenkomst zijn alternatieve financieringsbronnen afgesproken waarvoor de regio verantwoordelijk is (nog niet in beeld).

- *Spanning tussen besluiten stuurgroep en bevoegd gezag rol V&W*
  In de tracéwetprocedure zijn V&W en VROM het bevoegde gezag. Bij besluiten in het kader van deze procedure kan de stuurgroep dus geen finale besluiten nemen.

- *Te grote versoberingen van stedelijke inpassing, waardoor draagvlak omgeving verkleint.*
  Leefbaarheid voor direct aanwonenden verslechtert bij versoberingen t.o.v. huidige plannen. Daardoor zal verzet tegen gekozen alternatief toenemen.

- *Onvoldoende samenwerking betrokken partijen.*
  De projectmedewerkers komen uit de drie betrokken organisaties en hebben diverse bedrijfscultuurachtergronden en verschillende organisatiebelangen.

- *Ontwerp BVA niet toereikend bij nadere verkeersanalyses.*
  Het BVA is nog niet doorgerekend in een dynamisch verkeersmodel. Dit kan als resultaat hebben dat de gekozen oplossing aangepast moet worden om het verkeersprobleem goed op te lossen.

3. Financiën

Voor de zuidelijke ringweg is een budget beschikbaar van € 624 mln. (€424 mln. RSP gelden, € 200 mln. MIRT gelden). De samenwerkende partijen betalen de kosten van inzet van mensen en middelen t.b.v. de planfase en realisatie uit dit bovenstaande plankostenbudget. Op dit moment zijn de drie partijen nog in onderhandeling over de afhandeling van kosten die gemaakt zijn tijdens de afgeronde verlengde verkenningsfase.

Voor de kosten van de voorbereiding van het in 2009 gepresenteerde Bestuurlijk Voorkeursalternatief voor de Zuidelijke Ringweg Groningen heeft u op 17 december 2008 (€ 400.000) en 25 november 2009 (€ 500.000) kredieten beschikbaar gesteld, totaal € 900.000. Bij laatstgenoemd besluit in 2009 is aangegeven, dat over de verdeling van de kosten c.q. de mate waarin de kosten uit het project gedekt kunnen worden nadere besluitvorming in de stuurgroep Zuidelijke Ringweg moet worden genomen. De kosten die uiteindelijk voor rekening van de gemeente Groningen komen dienen ten laste te komen van het beschikbare plankostenkrediet.

Er is nog geen definitieve overeenstemming bereikt over de verdeling van de plankosten, die momenteel rond € 990.000 bedragen. Wel betaalt het rijk haar aandeel in de gemaakte kosten.

Onze inzet blijft, dat de gemaakte plankosten voor de Zuidelijke Ringweg Groningen ten laste van het beschikbare budget voor de Zuidelijke Ringweg Groningen dienen te komen. Hierover moeten nog bestuurlijke afspraken worden gemaakt. Vooruitlopend op een besluit in de stuurgroep Zuidelijke Ringweg over de verdeling van deze kosten willen we het plankostenkrediet verhogen met rond € 250.000. Hiermee voorkomen we een begrotingsonrechtmatigheid.

Naast de kosten voor de projectorganisatie worden ook intern uren en kosten gemaakt. Het gaat dan om het beoordelen van de producten van de projectorganisatie, ambtelijke en bestuurlijke advisering, strategische adviezen en proceskosten. Deze kosten zijn tot en met eind 2010 geraamd rond de € 250.000.

Dekking van de plankosten kan plaatsvinden uit Organisatiekosten. Indien die niet toereikend zijn, dan dient de Bedrijfsvoeringsreserve RO/EZ als achtervang voor een negatief resultaat.

12. REGIOTRAM

1. Voortgang

Van 22 februari tot en met 2 april 2010 kon worden ingesproken op het Voorlopig Ontwerp van lijn 1, het Voorkeurstracé van lijn 2 en de Koppelingsvariant. De inspraakreacties zijn in een voorstel via de Stuurgroep RegioTram aan de Raad voorgelegd. Behalve de inspraakreacties, kunnen ook de resultaten van overleg met verschillende partijen, zoals het OV-bureau, en aanvullend onderzoek leiden tot wijzigingen in het ontwerp of het tracé. Naast het inspraakdocument zijn het ontwerp van lijn 1&2, de koppelingsvariant, alternatieve oplossingen, de kosten, de aanbestedingsmethode en de businesscase besproken in het college van B&W. Naar verwachting wordt het raadsvoorstel met de achterliggende stukken in september aangeboden aan de Raad. Besluitvorming in raad en staten kan dit najaar plaatsvinden.

Lijn 1
Het Voorlopig Ontwerp (VO) van lijn 1 is gemaakt op basis van intensief overleg met bewoners, bedrijven en organisaties langs het tracé. In dit ontwerp wordt binnen het tracé nader ingezoomd op de inpassing van de traminfrastructuur op straatniveau.
In februari 2010 is het VO vrijgegeven voor inspraak. Het participatie- en inspraakproces kunnen leidden tot verbeteringsvoorstellen en aanpassingen van het ontwerp.

Lijn 2
Eind 2009 heeft op de verschillende tracévarianten participatie plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn beoordeeld en verwerkt in een Voorkeurstracé (schetsontwerp) dat in februari 2010 is vrijgegeven voor inspraak.
Ook inspraak op lijn 2 en aanvullend onderzoek hebben waardevolle suggesties en wensen opgeleverd. In de Inspraaknota staan deze verzameld. In het najaar wordt daarover besloten.

Koppelingsvariant
In de participatieperiode is door de Bewonersorganisatie Beijum (BOB) een voorstel ingediend waarbij in essentie de koppeling van Zernike en Kardinge aan respectievelijk Grote Markt en Oostersingel wordt omgedraaid. Bij de Bloemsingel kan dan een overstaphalte gemaakt worden, waardoor er meer mogelijkheden ontstaan om via één overstap andere bestemmingen te bereiken. Er ontstaat een tramnetwerk, wat ook zichtbaar is in de reizigersaantallen. De afgelopen periode is door het projectbureau onderzocht wat de voor- en nadelen zijn van dit model. Inhoudelijk gezien biedt de koppelingsvariant veel positieve mogelijkheden. Het netwerk en haar exploitatie en robuustheid zijn aantrekkelijk. De koppelingsvariant is in een apart document uitgewerkt en bij de inspraak op lijn 1 en 2 betrokken. Daarnaast zijn de documenten VO lijn 1 en Voorkeurstracé lijn 2 in de inspraak gebracht, met hun oorspronkelijke tracés zonder koppeling. Hierdoor kon in de inspraakperiode worden afgetast hoe de koppelingsvariant wordt ervaren door de bewoners en ondernemers die het betreft. Definitieve besluitvorming wordt betrokken bij het VO lijn 1 en de tracékeuze voor lijn 2.

Oosterhamriktracé en Vinkenstraat nader onderzocht
Voor het tracé tussen de Bloemsingel en Kardinge zijn twee varianten geschetst, die beide ter inspraak zijn voorgelegd. In de ene variant rijdt de tram over het Oosterhamriktracé en de

bestaande busbaan over het Van Starkenborghkanaal. De andere variant gaat uit van een tracé door de nieuwe Vrydemalaan, de E. Thomassen à Thuessinklaan en de Vinkenstraat
De afgelopen maanden hebben de gemeente en de provincie Groningen samen met het project RegioTram nader onderzoek gedaan naar de verschillen tussen beide varianten. Bij de besluitvorming over het VO lijn 1 en het tracé van lijn 2 wordt een keuze tussen beide tracés gemaakt.

Alternatieven

Het Busknopenmodel / Busknopenmodel-light / Dubbelgelede bussen

Het Busknopenmodel kenmerkt zich door het inrichten van busknopen aan de rand van de stad. Hier hebben verschillende regionale en stadsbuslijnen aansluiting op elkaar. Tevens worden hier voorzieningen voor P+R ingericht. De aanlegkosten van realisering van dit Busknopenmodel zijn doorgerekend en geraamd op € 207 miljoen met een afwijkingsmarge van +/- 30%. De jaarlijks terugkerende exploitatielasten nemen fors toe met een bedrag van ongeveer € 10,7 miljoen. Extra busvervoer kost dus jaarlijks fors meer geld. Deze onderzoeksresultaten maken een keuze voor dit model onaantrekkelijk.

Via een uitgevoerde second opinion is het Busknopenmodel-light ontwikkeld. Dit afgeslankte Busknopenmodel richt zich niet op het optimaliseren van de kwaliteit van het Busknopenmodel. Het richt zich op een optimalisatie in financiële zin door de kostendekkingsgraad te vergroten. Het Busknopenmodel-light heeft daardoor een lagere kwaliteit dan het Busknopenmodel, aangezien de frequentie is verlaagd, een deel van de tangentlijnen is geschrapt en minder infrastructuur wordt aangelegd. Hierdoor worden reizigers met een langere reistijd geconfronteerd. Ook hierbij zal dan geïnvesteerd moeten worden in maatregelen voor de bus. Deze kosten zijn geraamd op €147 miljoen. De jaarlijkse meerkosten voor de exploitatie blijven bij dit afgeslankte Busknopenmodel met de berekende € 7,1 miljoen per jaar evenwel fors van omvang. Daarnaast spelen ook nog overige aspecten een rol in de afweging zoals leefbaarheid, structurerende werking en woon- en leefklimaat.

Op verzoek van de Stuurgroep wordt extra onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om dubbelgelede bussen in plaats van trams in te zetten op de tracés van de twee tramlijnen. De uitkomsten van dit onderzoek worden meegenomen bij de besluitvorming over de tram in het najaar.

Translohr

De omstandigheid dat de Translohr niet past in het ontwikkelde Raamwerk RegioRail, waarin stad en regio overstaploos worden verbonden en tram en trein worden geïntegreerd, is de belangrijkste reden dat wij dit vervoermiddel niet verder in de beschouwingen hebben meegenomen. Door zowel treinen als trams op het spoornetwerk te introduceren, wordt een fijnmaziger netwerk gecreëerd, doordat de trams de stations bedienen binnen de regio Groningen - Assen en de treinen alleen de grootste stations. Dit levert dus ook reistijdvoordeel op voor treinreizigers van buiten de regio Groningen - Assen, doordat de trein op minder stations halteert. Daarnaast zijn wij er niet van overtuigd dat de aanlegkosten van een Translohr substantieel lager zullen zijn, dan de aanlegkosten van een tram. De Translohr kan toe met een iets lichtere fundering en minder ruime boogstralen dan de tram. Maar ook met de komst van de Translohr dienen de straten te worden opengebroken om kabels en leidingen te verleggen. Daarnaast zal ook bij de Translohr de openbare ruimte opnieuw moeten worden ingericht.

2. Risico's

Binnen het project wordt actief werk gemaakt van risicomanagement. Daarom heeft het projectbureau RegioTram vanaf begin 2008 diverse risicoanalyses uitgevoerd en laten uitvoeren.

In januari 2010 bracht PRC een nieuwe risicoanalyse uit over de aanpak van het project door projectbureau RegioTram. In de periode van februari 2010 tot en met april 2010 is de projectorganisatie RegioTram bezig geweest met een nieuwe analyse van de risico's van het project. Daarvoor is o.a. een drietal expertsessies georganiseerd:

1. Infrastructuur- en inpassingsrisico's
2. Interfacerisico's (met deskundigen van HTM, RijnGouweLijn, RandStadRail en Beneluxlijn)
3. Exploitatierisico's en risico's materieel (met deskundigen van HTM en OV-bureau)

De uitkomsten van deze risicoanalyses worden momenteel verwerkt en meegenomen in de besluitvorming over het project RegioTram.

In gezamenlijke opdracht van de provincie en gemeente Groningen voert AT Osborne momenteel een second opinion uit over de financiering en het riscicomanagement van het project.

3. Financiën

Voorbereidingskosten
Eind 2007 hebben het Portefeuillehouderoverleg van de Regio Groningen-Assen en de Stuurgroep RegioTram ingestemd met een financiële dekking voor de voorbereidingskosten voor fase 1 welke werden begroot op € 5.345.000. Afgesproken is dat de partijen elk 1/3 deel van de kosten dragen, oftewel voor onze gemeente € 1.782.000.

Voor fase 2, voor de periode tot 1 juli 2010, is € 8.17.000 begroot, waarvan € 850.000 wordt gedekt uit de vrijval uit fase 1. In deze fase wordt het VO voor lijn 1 gemaakt en een schetsontwerp voor lijn 2. Voor het gemeentelijk aandeel in de kosten (1/3 deel van € 8,17 - € 0,85 miljoen) ad € 2.440.000 heeft de raad een aanvullend planvoorbereidingskrediet van € 1,96 miljoen voor lijn 1 en een voorfinancieringskrediet van € 0,48 miljoen voor lijn 2 beschikbaar gesteld.

Fase 3 staat in het teken van het starten van de aanbestedingsfase. De periode start na 1 juli 2010. Naast het starten van de aanbestedingfase zal het schetsontwerp voor lijn 2 en de koppelingsvariant uitgewerkt worden tot een VO. Voor deze periode is € 7.500.000 begroot, het gemeentelijk aandeel (1/3 deel) bedraagt €2.500.000.

Het gemeentelijk aandeel in de kosten van het Projectbureau Regiotram tot 30 juni 2010 is daarmee als volgt samen te vatten:

Fase 1	€ 1.782.000
Fase 2	€ 2.440.000
Fase 3	€ 2.500.000
Totaal	€ 6.722.000

Naast deze kosten maakt de gemeente ook kosten voor de eigen projectorganisatie. Deze kosten bedragen ultimo 2009 rond € 900.000. De totale voorbereidingskosten bedragen daarmee rond € 7.622.000.
In september van 2010 zal een aanvullende kredietaanvraag worden gedaan van € 400.000. Deze kosten hangen samen met het borgen van de gemeentelijke belangen, bestuurlijke advisering en control tot eind 2010. Voor de kosten van het Projectbureau Regiotram vanaf 1 juli 2010 is inmiddels een aanvullende kredietaanvraag gedaan.

Stand van de kredieten

Raadsbesluit 27 april 2005, nr. 6H	320.000
Raadsbesluit 21 februari 2007, nr. g	3.000.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, nr. 6f, planvoorbereidingskrediet lijn1	1.956.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, nr. 6f, voorfinancieringskrediet lijn 2	484.000
Raadsbesluit 17 februari 2010, nr. 6j. verwervingskrediet	4.440.000
Raadsbesluit 23 juni 2010 ,nr. 6k, planvoorbereidingskrediet fase 3	2.484.000
Totaal beschikbaar krediet	**12.684.000**

Dekking
De dekking van het krediet van 2007 bestaat uit:
- 1.246.000 incidenteel nieuw beleid 2004
- 1.754.000 structureel nieuw beleid 2005 (onderdeel Kolibri)

De kredieten van 2009 worden gedekt uit:
- 1.956.000 incidentele vrijval structureel nieuw beleid Kolibri 2005-2009
- 484.000 voorfinanciering van RSP-middelen t.b.v. lijn 2

De kredieten voor 2010 worden gedekt uit:
- 4.440.000 gereserveerde nieuw beleidsmiddelen Kolibri/tram
- 1.484.000 incidentele vrijval structureel nieuw beleid Kolibri 2005-2010
- 1.000.000 voorfinanciering van RSP-middelen t.b.v. lijn 2.

De tot nu toe gemaakte kosten blijven binnen het gestelde krediet.

Investeringskosten
De kosten van de lijn Hoofdstation-Zernike zijn oorspronkelijk geraamd op €167 miljoen, prijspeil 2008. De kosten van lijn 2 zijn oorspronkelijk geraamd op € 132 miljoen. Het totaal van de investeringsraming van lijn 1 en 2 bedroeg derhalve € 299 miljoen.
De kostenraming is de afgelopen periode nader verfijnd. De uitkomsten worden meegenomen bij de besluitvorming over de tram in het najaar.

Dekking
De eigen begrotingsmiddelen voorzien in een investeringsbijdrage van € 50 miljoen in 2014; De provincie is voornemens rond € 50 miljoen beschikbaar te stellen (eveneens prijspeil 2014). De stuurgroep Regio Groningen-Assen tenslotte heeft op 21 februari 2007 ingestemd met het concept meerjaren investeringsprogramma (MIP) voor de periode 2008-2015. Daarin is € 20 miljoen opgenomen voor de tram.

In onze raadsbrief van 13 februari 2009 is tevens ingegaan op de investeringen en de risico's. Hierin is aangegeven dat het Raamwerk Regiorail bestaat uit een pakket aan maatregelen, waarbij een bedrag van €702 miljoen investeringskosten is gemoeid. Het grootste deel van de investeringskosten (€558 miljoen) is gedekt door bijdragen uit het RSP en bijdragen van de betrokken overheden. Het resterende deel van de investeringen (€144 miljoen) kan worden

gedekt door extra bijdragen van de gemeente, provincie en regiovisie van respectievelijk € 39 miljoen, € 28 miljoen en € 42 miljoen.

In totaal bedraagt onze gemeentelijke bijdrage derhalve € 89 miljoen. Momenteel bedraagt het tekort op dit gemeentelijk toegezegde aandeel rond € 15 miljoen. Dit wordt vooral veroorzaakt door een lagere verkoopopbrengst van Essent. Bij de verkoop van Essent was de opbrengst lager dan verwacht omdat EPZ (o.a. Kerncentrale Borssele) niet verkocht mocht worden. De raad heeft in dat kader besloten de jaarlijkse inkomsten die betrekking hebben op Essent, Essent Milieu, Enexis en EPZ in te zetten voor het Raamwerk Regiorail totdat het tekort gedekt is. Met de jaarlijkse inkomsten (dividend- en rente inkomsten en de aflossing van de lening door Enexis aan de aandeelhouders) Verwachten we dat in 2015 het benodigde bedrag van circa € 15 miljoen is gespaard.

Financiële risico's
Over de feitelijke inzet van het Budget RegioVisie moet nog worden besloten. Wanneer de geraamde bijdrage vanuit de Regiovisie (voor een bedrag van €42 miljoen) niet gerealiseerd kan worden, is een aanvullende bijdrage van provincie en gemeente nodig, elk voor vijftig procent. Dit geldt ook voor de bijdrage van €5 miljoen uit het budget spoorlijn Groningen-Heerenveen en Groningen-Leeuwarden. De gemeente loopt hier een risico van maximaal € 23,5 miljoen. We gaan er echter vanuit dat de bedragen gewoon beschikbaar komen en vinden dit risico aanvaardbaar.

Een risico betreft ook het realiseren van de verwachte marktbijdragen van €25 miljoen en de aanvullende bijdragen van de Regiovisie van € 5 miljoen. Wanneer dit niet lukt, is €30 miljoen beschikbaar vanuit de middelen voor het stationsgebied / RSP (van het oorspronkelijke budget van €193 miljoen). Kunnen de bijdragen van markt en RegioVisie wel gerealiseerd worden, dan wordt de €30 miljoen uit het budget stationsgebied evenredig verdeeld over het project stationsgebied en het oplossen van de overcommittering op het RSP.

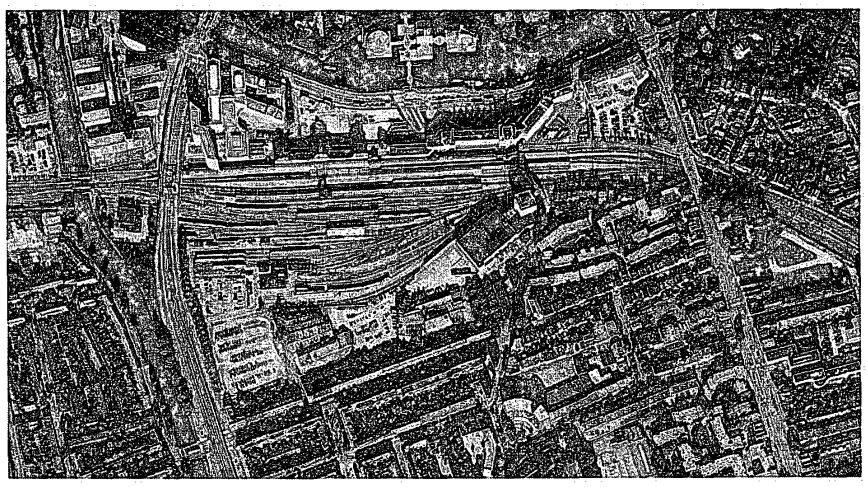
Ten slotte is er nog sprake van een risico met betrekking tot investeringen op het stationsgebied die noodzakelijk zijn voor de aanlanding van de tram, voor zover deze investeringen nog niet zijn opgenomen in het Raamwerk Regiorail. We verwachten dat deze investeringen maximaal €20 miljoen zijn. Voor de dekking van €20 miljoen hebben we met de provincie de volgende dekkingsbronnen afgesproken:

a. de bijdrage uit de markt en regio van €30 miljoen;
b. externe subsidiebronnen;
c. versobering binnen het totale programma Raamwerk RegioRail;
d. een bijdrage van gemeente en provincie in de verhouding 50/50.

Deze afspraak kan voor de gemeente in het uiterste geval leiden tot een extra bijdrage van €10 miljoen. Bij de brief van het college aan de raad van 13 februari 2009 zijn de afspraken over de financiering en verdeling van de risico's nader uitgewerkt in een bijlage.

Op grond van de huidige aannames schat het Projectbureau RegioTram in dat, rekeninghoudend met de (positieve) effecten van de tram op de exploitatie van enkele buslijnen, de exploitatie budgettair neutraal kan geschieden. Wel dient te worden onderkend dat afwijkingen in de reizigersgroei c.q. een reizigersfluctuatie invloed heeft op de exploitatie. Op grond van de huidige inzichten wordt bijna € 10 miljoen geraamd aan reizigersinkomsten. Wij zullen de aannames en uitgangspunten in de komende periode constant blijven monitoren.

13. STATIONSGEBIED



1. Voortgang

Het Stationsgebied is een belangrijk knooppunt in Noord-Nederland. Het ligt strategisch tussen de binnenstad en de zuidelijke ringweg en is het onbetwiste vervoersknooppunt van het Noorden. In 2007/8 hebben we voorverkenningen verricht, waarvan het resultaat is opgenomen in het structuurplan "Stad op scherp". Het stationsgebied is daarin door u aangemerkt als dynamo voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de stad. Aan deze voorverkenningen hebben we een vervolg gegeven.

In het verlengde van het bezoek aan enkele stationsgebieden in Nederland op 14 november 2008 met een vertegenwoordiging uit uw raad, hebben we in een gecombineerde raadscommissie op 4 maart 2009 de gedachten over de ontwikkeling van het stationsgebied verder met u aangescherpt. Ook hebben we daar aangegeven dat we ons de komende periode richten op het formuleren van de ontwerpopgave. In dat kader hebben we een verdieping gegeven aan de voorverkenningen. We hebben o.a. door AGV-Movares een onderzoek laten verrichten naar de mogelijkheden voor de toekomstige ruimtelijke organisatie van alle verkeersfuncties in het gebied. Ook hebben we nader ingezoomd op de Glaudé-locatie met het oog op de toekomstige aanlanding van de tram hier. We hebben AGV Movares ook gevraagd om de ligging van het toekomstige transferpunt nader uit te vergroten om de aanlanding van de tram ook zoveel als mogelijk toekomstvast te maken. Verder hebben we een alternatieve locatie voor het emplacement verkend, mocht verplaatsing uiteindelijk aan de orde komen. Aan de andere kant hebben we onze blik verruimd tot de gehele spoorzone zoals die van oost naar west door de stad loopt. Dit met het oog op een opeenstapeling van afzonderlijke spoorse projecten, zoals die voor een groot deel voortvloeien uit het RSP. De vraagstukken die samenhangen met de ruimtelijke inpassing van extra infrastructuur zijn hiermee in beeld gebracht. Deze zullen we inbrengen bij de uitwerking van de verschillende projecten, o.a. bij de plannen voor een nieuwe spoorlijn Groningen-Heerenveen.

Wij werken in dit kader nauw samen met direct betrokken partijen bij de ontwikkeling van dit gebied: de provincie, ProRail en NS-Poort en het Projectbureau Regiotram. Op bestuurlijk niveau hebben we een Stuurgroep ingesteld. De afspraken met deze partijen over het te volgen traject hebben we vastgelegd in een projectofferte, waarover we met u in de gecombineerde raadscommissie R&W en B&V op 10 februari 2010 van gedachten hebben gewisseld. Dit heeft tot een versnelling in het proces geleid. De neerslag hiervan in de ontwerpopgave hebben we gebruikt om in juni een combinatie van een ingenieurs- en stedenbouwkundig bureau te selecteren, die voor ons de ontwikkelingsmogelijkheden van het stationsgebied in beeld gaat brengen. Omdat de invulling van het gebied met een mix aan functies een kwestie van lange adem is en daardoor weinig concreet, hebben we door het bureau Concire een gebiedsconcept laten ontwikkelen die eveneens in juni gereed is gekomen. Een dergelijk concept is ook voor het Centraal Station in Rotterdam nuttig gebleken.. Hiermee krijgen we meer houvast voor de identiteit en het karakter van het stationsgebied. Ondanks het nog onbekende programma krijgt de onwikkelingsvisie hierdoor meer body en kan hij beter worden ingezet om te selecteren en te sturen op de hier gewenste invuling. Wij hopen in het najaar ontwikkelingsscenario's gereed te hebben om uiteindelijk tot de keuze voor en de uitwerking in een ontwikkelingsvisie te komen.

ProRail heeft de scopestudie naar de projecten die in het kader van het RSP zijn benoemd voor de regionale spoorlijnen, vrijwel afgerond. Deze studie maakt inmiddels inzichtelijk, dat een aantal maatregelen op het station zelf gefaseerd moet worden uitgevoerd om afstemming te houden met de planning voor de RegioTram.

2. Risico's

De visieontwikkeling bevindt zich in de beginfase. Doel is te komen tot een integrale lange termijnvisie van de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied. Dus hoe kunnen we verkeersprogramma's en vastgoedontwikkeling zodanig uitvoeren dat ze optimaal op elkaar zijn afgestemd en elkaar versterken. Dit is een ingewikkelde vraagstelling, waarvan de beantwoording tijd kost zoals we u hebben laten zien. Datzelfde geldt des te meer voor de verwerving van externe middelen. Maar er moeten op korte termijn wel besluiten worden genomen over een aantal zaken die nu spelen. De aanlanding van de tram is daarvan een voorbeeld.

Er zijn ook andere maatregelen op het station die met het oog op het spoorverkeer op afzienbare termijn tot uitvoering moeten komen. Het gaat daarbij onder andere om de doorkoppeling van de regionale lijnen, de daarvoor noodzakelijke spoorpassage en eventueel een nieuwe stationshal.

Het risico bij deze ontwikkelingen is dat ze uiteindelijk niet of minder goed passen in het ideale eindbeeld. Deels moeten we dat aanvaarden, deels is het te voorkomen door bepaalde maatregelen een tijdelijk karakter te geven en door goed af te stemmen met andere wezenlijke en hiermee samenhangende projecten zoals de RegioTram en de Zuidelijke Ringweg. Wij zullen deze samenhang nauwgezet bewaken in de bestuurlijke overleggen rond deze onderwerpen.

Een belangrijk organisatorisch risico is het samenwerkingsrisico. Er zijn veel belangen en posities annex met de ontwikkeling van het stationsgebied. Het is daarom zaak om al deze belangen goed voor ogen te houden bij het maken van keuzes. Een effectieve samenwerking

valt of staat hier immers mee. De gekozen organisatievorm kan hieraan een goede bijdrage leveren.

3. Financiën

Stand van de kredieten

Raadsbesluit 17 december 2008, nr. 6 g	300.000
Raadsbesluit 22 april 2009, nr. 412	242.000
Raadsbesluit februari 2010, nr. 603	458.000
Totaal toegestane plankosten	1.000.000

Bovenstaande kredieten hebben als dekking de stadsmeierrechten en reserve Nieuw Beleid.

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	598.000

verslag 15 september

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

BV nr.: 10/07
Datum: 15 september 2010
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 16.30 – 19.00 uur

Aanwezig: mw. A.M.J. Riemersma (voorzitter), dhr. A. de Rooij (PvdA), dhr. W. Moes (PvdA), dhr. J. Evenhuis (VVD), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. J. Seton (CDA), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. V.G.F. Möhlmann (GroenLinks), dhr. J. Luhoff (D66), mw. G.E.J. van der Meulen (D66), dhr. E. Eikenaar (SP), dhr. P.W.G. Verschuren (SP), mw. I. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. Copinga (Stadspartij), dhr. W. Maat (Stadspartij), mw. R.J.A.M. Krüders (Student&Stad), dhr. G.J. Kelder (PvdD).
De wethouders: mw. C.T. Dekker, mw. J.A. Visscher.
Namens de griffie: mw. F. Hijlkema (commissiegriffier).
Afwezig met kennisgeving: dhr. D.H. Vrieling (griffier).
Verslag: mw. C.C.M. Koster-Bosma (Notuleerservice Nederland).

A.1. Mededelingen voorzitter en wethouders
De voorzitter:

- Opening en welkom bij eerste vergadering na de vakantie.
- Wethouder Dekker komt iets later.
- Voorstel om behandeling van de regiotram op 13 oktober a.s. te doen, met de mogelijkheid tot uitloop van de vergadering. De commissie is hiermee akkoord, Stadspartij en VVD laten het nog horen.
- Per fractie is 8 minuten spreektijd beschikbaar, voor het college samen 30 minuten.
- Op 19 oktober a.s. is er een spoedcursus Ruimtelijke Ordening en Architectuur door de Souffleur. Deelnemers kunnen zich hiervoor nog aanmelden, via de commissiegriffier.

Wethouder Visscher:

- In het rapport van het Ministerie van VROM over klimaatadaptatie en ruimtelijke plannen van gemeenten waarin ook gemeenten onderling worden vergeleken, wordt de gemeente Groningen opvallend vaak als positief voorbeeld genoemd, waar bij nieuwe uitbreidingsplannen rekening wordt gehouden met hevige neerslag in korte tijd. Verder heeft Groningen een reputatie op gebied van 'leefbaarheid en groen'. De Leeuwarder Courant heeft een positief artikel geschreven over het participatieproject 'Eetbare Stad' Deze feiten zijn rechtstreekse gevolgen van de besluiten die zijn genomen en de aandacht die de commissie geeft aan water en groen in de gemeente Groningen.

A.2. Vaststelling agenda
Op verzoek van het CDA en GroenLinks wordt het raadsvoorstel 'Aanvraag planontwikkelings-krediet P+R Zernike' op de discussielijst geplaatst, dit wordt agendapunt B.4.
Voor agendapunt B.1 'Invoering betaald parkeren Kop van Oost en collegebrief d.d. 26 augustus 2010: Kop van Oost, invoering betaald parkeren' hebben zich vier insprekers gemeld.
De agenda wordt met inachtneming van het bovenstaande vastgesteld.

A.3. Langetermijnagenda en lijst van moties en toezeggingen
De voorzitter vraagt of er nog opmerkingen en/of aanvullingen zijn op de brief van wethouder Dekker over de LTA en de lijst toezeggingen.
Mw. Jongman (CU):

- Vraagt naar de stand van zaken met betrekking tot de aansluiting van de Concourslaan op de westelijke ringweg. Wil hierover graag in volgende vergadering van gedachten wisselen.
- Vraagt of de wethouder na overleg met NS over kaartjesautomaten aan de Achterweg eerst met de uitkomst c.q. toezegging terugkomt in de commissie.

Wethouder Visscher:
- Zal wethouder Dekker bovenstaande punten voorleggen.
- Wil de 'Verordening begraven' die voor 8 december a.s. staat geagendeerd, graag koppelen aan de 'Visie op begraven' en die in het voorjaar bespreken. Stelt voor om de begraaftarieven voor het nieuwe jaar mee te nemen bij de hele tarievennota die de commissie in het najaar ontvangt. Dan wordt aan de begraaftarieven een apart hoofdstuk gewijd.

Dhr. Seton (CDA):
- Vraagt of de tarieven nog vóór de begroting worden vastgesteld of erna. Vraagt of de wethouder kan toezeggen of de bespreking hierover nog voor of tijdens de begroting kan plaatsvinden.

Wethouder Visscher:
- Veronderstelt dat raden altijd de tarieven voor het nieuwe jaar vaststelden in december.

Dhr. Seton (CDA):
- Kondigt aan hier tijdens de begroting over te willen spreken, al was het maar vooruitlopend op de definitieve vaststelling, om de koppeling te zien tussen tarieven en het geld dat bij de begroting verdeeld gaat worden.

Dhr. Maat (Stadspartij):
- Vraagt of wethouder Dekker al heeft uitgezocht of er geld beschikbaar is voor de spoorwegovergang tussen Helpman en de Oosterpoort, genoemd in punt 5.

Dhr. Kelder (PvdD):
- Vraagt wat de deadline is voor input naar aanleiding van de brief van wethouder Dekker over duurzaamheid.

Wethouder Visscher:
- Zegt dat hiervoor de verhandeling van het Jaarverslag 2009 wellicht een goed moment is en anders de tijd die resteert tot de volgende commissievergadering.

Dhr. Copinga (Stadspartij):
- Vraagt naar de toegezegde brief over de nieuwbouw van Nijestee aan het Damsterdiep.

De voorzitter vraagt of de heer Copinga hierop wil terugkomen bij het vaststellen van het verslag.

A.4. Conformstukken

Raadsvoorstel: Verbeteren fietsparkeermogelijkheden bij drie bushaltes
Mw. Jongman (CU) dringt aan op 'neerzetten wat nodig is' en niet een te lange weg te bewandelen.
Raadsvoorstel: Opbrengsten augustuskermis
Dhr. Seton (CDA) vraagt zich af waarom pas achteraf is gezien dat er nog meer ruimte verpacht had kunnen worden en hoe het zit met de compensatie van 30.000 euro.
Wethouder Visscher legt uit dat de planning in januari plaatsvond en men er toen vanuit ging niet over de Noordoostzijde van de Grote Markt te kunnen beschikken. Toen bleek dat dit wel kon, was de kermis al verpacht. De compensatie is terecht omdat de exploitanten minder opbrengsten konden krijgen in verband met de ingeperkte kermis.
Raadsvoorstel: Fietspad 'Achter de Reitdijk'
Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks) zegt dat het een goed voorstel is maar dat het wel cruciaal is dat de ontsluitingsweg richting Blauwbörgje er ook daadwerkelijk op afzienbare termijn gaat komen. Wil weten wanneer de ontsluitingsweg kan worden verwacht.
Raadsvoorstel: Plankostenkrediet aanpak knelpunten 30 km/u-gebieden
Geen woordmeldingen over ontvangen.

De raadsvoorstellen gaan als conformstuk naar de eerstvolgende raadsvergadering.

A.5. Rondvraag

Dhr. Moes (PvdA):
- Het fietsverkeer tussen het station en het Europapark levert in de Lodewijkstraat overlast op. Hij dringt aan op afhandeling van de brief die hierover gestuurd is.
- Vraagt of het Noorderplantsoen extra onderhoud krijgt na alle achterliggende festiviteiten.

Wethouder Visscher:

- Er wordt gekeken of het gras sneller herstelt door middel van graszoden en door op bepaalde gedeelten in te zaaien. Er zal ook naar het toenemende intensieve gebruik van het plantsoen worden gekeken. Hierover volgt binnenkort overleg met omwonenden en betrokkenen.
- De commissie wordt nog geïnformeerd over de afhandeling van de fietsoverlast in de Lodewijkstraat.

Dhr. Copinga (Stadspartij):

- In verband met de nieuwe opzet van de warenmarkt, is de stadhuiszijde aan het Waagplein op dinsdag en zaterdag voor trouw- en volgauto's lastig te bereiken. Verzoekt de wethouder te bekijken of de kramen hiervoor kunnen opschuiven.

Wethouder Visscher:

- De nieuwe indeling van de warenmarkt is niet alleen het gevolg van Grote Marktplannen, maar met name ingegeven door de afnemende omzet en het afnemende bezoek aan de warenmarkt. De stad wil zorgen voor het behoud en optimalisatie van de warenmarkt, juist voor de komende jaren. Hier is een zorgvuldig proces aan vooraf gegaan. De milieudienst wil samen met de commissie kijken naar oplossingen van eventuele parkeerproblemen.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Graag opheldering over de radicale maatregel van het stopverbod in de wijk Gravenburg.
- Hoe zit het met de brief aan minister Eurlings over de geluidsoverlast van de A7?

Wethouder Visscher:

- Verwijst voor het onderwerp 'Stopverbod', naar wethouder Dekker.
- Aan het probleem van de geluidsoverlast wordt momenteel hard gewerkt.

De voorzitter stelt voor om het punt 'Stopverbod' opnieuw op de agenda te zetten.

(Wethouder Dekker is gearriveerd)

Wethouder Dekker:

- Over de Concourslaan wordt volgende week in het college gesproken, daar komt op korte termijn bericht over naar de commissie.
- Heeft gesprek gehad met NS. Er bestaat verschil van mening en er zullen nog meer besprekingen nodig zijn. Zal met uitkomsten bij de commissie terugkomen, ofwel schriftelijk of mondeling.
- Naar aanleiding van problemen met het stopverbod in Gravenburg is er door omwonenden een rechtszaak gestart. Daarna is het verzoek aan de gemeente gedaan om de duur van het stopverbod bij wijze van experiment te beperken. De duur van het stopverbod is nu teruggebracht tot de periode van 15.00 tot 16.00 uur en de borden worden vrijdag a.s. geplaatst.

De voorzitter stelt voor dat de wethouder de uitspraak van de rechter aan de commissieleden verstrekt en dat dan besloten kan worden of het alsnog op de agenda moet komen.

Dhr. De Rooy (PvdA):

- Vraagt of het nieuwe asfalt dat op de Paterswoldseweg zal worden aangebracht, hetzelfde type is als de asfaltlaag die nu wordt afgefreesd in verband met een geluidsmeting.

Wethouder Dekker:

- Antwoordt het niet exact te weten, maar ervan uit te gaan dat hetzelfde type asfalt weer wordt aangebracht. Zij spreekt af: geen bericht is goed bericht.

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Wil nadere informatie over de kosten van de fietstunnel tussen de Meeuwerderweg en de Linie. Uit gemeentelijke bronnen begrepen dat deze tunnel tussen 1,8 en 2 miljoen euro heeft gekost. Wil graag weten wat de kosten precies zijn geweest, waaruit deze zijn betaald en waarom de kosten niet terug te vinden zijn in de jaarrekening van 2009 en of het waar is dat de tunnel weer verdwijnt bij de verbreding van de zuidelijke ringweg. Ook wil het weten of het college ook van mening is dat een tunnel voor zo'n korte levensduur wel erg veel heeft gekost, terwijl er ook alternatieven zijn op ongeveer 100 m links en rechts van de tunnel.

Dhr. Verschuren (SP):

- Er is een raadsvoorstel geweest waarin dit alles gestaan heeft, wanneer een commissielid vragen heeft over de begroting dient hij een ambtenaar te raadplegen. Dit hoort niet thuis in deze vergadering. Het is niet juist om besluiten die genomen zijn in de raad drie maanden later nogmaals ter discussie te stellen.

Wethouder Dekker:

- Dit onderwerp is uitermate precair. Het is uitvoerig besproken in de raad en het college. In het raadsvoorstel is opgenomen hoe daarmee om te gaan. Het was van groot belang dat deze tunnel werd aangelegd, ook al zou deze mogelijk weer gaan verdwijnen. De kosten zijn terug te vinden in het raadsvoorstel. Voor de financiering ervan komt nog een nacalculatie.

Mw. Jongman (CU):

- Overlast van duiven op de Westerhaven. Hoe zit het met het verstrekken van voer?
- Voorrangsregels wanneer fietsers tegelijk groen licht hebben. Deze moeten ook kenbaar worden gemaakt aan de verkeersdeelnemers in de binnenstad, bijvoorbeeld via de Gezinsbode.

Wethouder Dekker:

- Rechts heeft voorrang. Als alle verkeerslichten uit zijn, heeft rechts altijd voorrang. Wethouder zal nadenken over een goede manier om duidelijkheid te scheppen.

Wethouder Visscher:

- De duiven op de Westerhaven schijnen gevoerd te worden maar degene die dat doet, moet op heterdaad betrapt worden om bekeurd te kunnen worden. Er is een brief gestuurd aan omwonenden met het verzoek om de duiven vooral niet te voeren.

Dhr. Seton (CDA):

- Het is opgevallen dat de wijken een groenere aanblik hebben gekregen door het vele onkruid, vooral bij verhardingen. Graag tijdig evalueren met het oog op eventuele bezuinigingen op dit punt.
- Enige tijd geleden zijn er snelheidsbegrenzers (smiley's) bij de Helperzoom geplaatst, die zijn nu verwijderd. Was dit beoogd of is er iets anders aan de hand?

Wethouder Visscher:

- Vorig jaar is de toenemende problematiek besproken en is er verteld hoe de aanpak zou zijn. De afdoende oplossing is er nog niet. Bij de begroting volgen voorstellen voor beheer en onderhoud voor volgend jaar.

Wethouder Dekker:

- Komt nader terug op weghalen van de snelheidsbegrenzers.

B.1. Raadsvoorstel: Invoering betaald parkeren Kop van Oost en collegebrief d.d. 26 augustus 2010: Kop van Oost, invoering betaald parkeren.

De voorzitter geeft het woord aan de eerste van de vier insprekers: **de heer W. Tammenga**:

- Bewoner van de Kop van Oost.
- Schetst voorgeschiedenis vanaf 2006; gesprekken met makelaar leverden op dat bewoners van appartementen van 40 tot 60 m² geen recht hadden op een parkeerplaats op het binnenterrein en ook geen mogelijkheid tot aankoop van een plaats op het binnenterrein. Makelaar heeft gezegd dat dit geen probleem hoefde te zijn omdat er ook nog parkeerplaatsen omheen zouden komen. Dit zal waarschijnlijk betaald parkeren zijn, maar dan zouden bewoners een vergunning kunnen aanvragen. Aan de hand van die gesprekken op zoek gegaan naar informatie. Onder andere op de website van de gemeente, die vermeldt dat bewoners van een wijk waar betaald parkeren geldt, een vergunning kunnen aanvragen.
- In het bestemmingsplan stond ook dat er parkeerplaatsen omheen zouden komen en er wordt niet gesproken over betaald parkeren en zeker niet over het niet-uitgeven van parkeervergunningen. Verwarrend, want dit bleek geen goede informatie.
- Door deze informatie is spreker wel overgegaan tot aankoop van het appartement.
- In december 2009, 3,5 jaar na aankoop, kwam er een brief van Heijmans, waarin stond dat de gemeente niet voornemens is bewonersvergunningen af te geven.

- Inspraakavond geweest, met 65 andere bewoners van Kop van Oost, die allemaal aangaven dat er wel gesproken is door de makelaar en de projectontwikkelaar. Met alle inspraken is vrij weinig gedaan in het raadsbesluit dat nu voorligt.
- Waarom wordt er niet naar geluisterd?
- Als spreker nu een parkeervergunning aanvraagt, is het antwoord dat het nu nog niet kan omdat het nog geen betaald parkeren is. Daarmee wordt aangegeven dat het wel zou moeten kunnen als het daadwerkelijk betaald parkeren wordt.
- Er is niemand die de afgelopen 3,5 jaar de juiste informatie heeft kunnen verstrekken. Aan de onderzoeksplicht van sprekers is voldaan, aan de informatieplicht van de gemeente niet.
- Oplossingen, aangedragen door Heijmans, om insteekparkeerplaatsen te maken in plaats van parallelparkeren, heeft de gemeente naast zich neergelegd.
- Wanneer de commissie instemt met dit besluit, staat de gemeente starters op de koopmarkt niet toe om te parkeren in Groningen.

De tweede inspreker is **de heer R. Luten**:

- Aansluitend op voorgaande spreker: met de mogelijkheden die op 19 april bij de inspraakavond zijn geboden, is niets gedaan.
- Er is een bewoner van het appartementencomplex die een mailtje heeft ontvangen van de gemeente met het bericht dat zij een vergunning krijgt van de gemeente. Er zijn nog meer bewoners die voor deze oplossing in aanmerking willen komen.
- Spreker is tot oktober 2009 voorgelicht dat hij een vergunning zou kunnen aanvragen.

De derde inspreker is **de heer Van de Cruijs**:

- Door vorige sprekers zijn alle punten al genoemd, hij wil graag samenvatten.
- Kijkend naar het voorstel constateert spreker een zeer politiek voorstel omdat het parkeerbeleid, geformuleerd in 2006, coûte que coûte wordt uitgevoerd. Anderzijds is het voorstel juridisch gekleurd omdat het gebaseerd is op verklaringen die eigenlijk regelrechte leugens zijn. Bijna alle bewoners zijn verontwaardigd dat de makelaar en de project-ontwikkelaar verklaren dat de bewoners vooraf goed geïnformeerd zijn en dat is zeker niet het geval.
- Feitelijk zitten bewoners klem tussen enerzijds het bedrijf dat op winst gericht is, dat geen rekening heeft gehouden met het parkeerbeleid en zijn eigen gang is gegaan. Anderzijds een parkeerbeleid dat er ergens vanuit gaat dat partijen zich houden aan de regels waar het parkeerbeleid op gebaseerd is. De bewoners kunnen geen kant op.
- Spreker valt niet onder de norm om een parkeerplaats te kopen, dus moet nu cash 20.000 euro betalen voor een parkeerplaats. En dat is zeer onredelijk.
- Spreker denkt dat het parkeerbeleid niet op deze wijze uitvoerbaar is en ook niet in de toekomst, omdat projectontwikkelaars en makelaars zich niet aan de regels houden. Ze gaan hun eigen gang en leveren parkeerplekken uit zoals het hun goeddunkt.
- Spreker denkt dat er nog een aantal creatieve oplossingen mogelijk is, maar ziet dat als het vervolg.

De laatste inspreker is **de heer W. van der Tuin**:

- Koper is starter op de woningmarkt. Makelaar heeft hem voor parkeren doorverwezen naar de gemeente Groningen. Daar vertelde men hem dat er nog een beslissing moest worden genomen.
- Spreker heeft in het raadsvoorstel tussen de regels door gelezen dat er eigenlijk al lang en breed bekend was dat er geen mogelijkheid was tot het verstrekken van vergunningen aan bewoners. Dat had vooraf bekendgemaakt moeten worden.

Mw. S. Koebrugge (VVD):

- Heeft de bewoners gehoord en vraagt zich af waarom een college dat burgerparticipatie zo hoog heeft zitten, zó weinig doet aan de inspraak van de bewoners. Vindt dat de gemeente niet alle schuld bij de projectontwikkelaar mag leggen.
- De gemeente blijft verantwoordelijk voor het aanbieden van voldoende parkeergelegenheid in de openbare ruimte.

- Fractie vindt dat er een oplossing moet komen. Het lijkt de VVD reëel om over te gaan tot uitgifte van parkeervergunningen, waarbij gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid tot schuine insteekhavens in plaats van fileparkeren.
- Er is geen noodzaak tot het realiseren van honderden plaatsen zoals in het raadsvoorstel is genoemd, er is geïnventariseerd dat het om minimaal 53 parkeerplaatsen gaat.

Dhr. De Rooy (PvdA):

- Vindt dat er weinig mis is met burgerparticipatie, maar dat er nu gewoon sprake is van burgers die hun zin niet krijgen.
- Dit is een heel vervelende situatie, het probleem is tweeledig.
  a. onduidelijke informatieverstrekking van projectontwikkelaar/makelaar aan kopers;
  b. de redenering van het college vindt weerklank binnen de commissie.
- Vraag is hoe het college de aanbevelingen van de burgers gewogen heeft en hoe het tot zijn conclusie is gekomen.

Dhr. Copinga (Stadspartij):

- Heeft kennisgenomen van het raadsvoorstel en naast de Nota Parkeernormen 2008 gelegd. Daarin wordt niets gezegd over eventueel verplicht kopen van een parkeerplaats op eigen terrein.
- Vindt dat de ontwikkeling te lang duurt, in ieder geval voor de vaststelling van de Nota Parkeernormen 2008. De referentie naar het Cibogaterrein is niet terecht.
- De woningen zijn verkocht exclusief parkeerplaats. De kopers kunnen niet worden gedwongen een parkeerplaats te kopen.
- De gemeente houdt zich niet aan de richtlijnen van de Nota Parkeernormen, waardoor de ongelijkheid door de gemeente zelf wordt veroorzaakt. Alle ruimte wordt gegeven aan de projectontwikkelaar en de burgers moeten op de blaren zitten.
- Wanneer heeft de raad besloten af te wijken van de nota van 23 april 2008?
- Vraagt of de commissie met Stadspartij van mening is dat het in de toekomst anders en beter geregeld moet worden.
- Vraagt of er bereidheid is om de optie aan de overzijde van de straat te bekijken.
- Is het college bereid om een tijdelijke parkeervergunning op straat te verlenen?

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Fractie is akkoord met parkeerbeleid bij nieuwbouw omdat het in lijn is met de gestelde doelen.
- Wil weten wat de onduidelijkheid bij bewoners heeft veroorzaakt.
- Nu een nieuwe keuze maken is niet goed.
- Waar zijn alternatieven terug te vinden?
- Wanneer de gemeente helder is geweest in afspraken, moet hieraan vastgehouden worden.

Dhr. Luhoff (D66):

- Inspraakrapport gelezen. Er is een onderzoek gedaan door fractie. Heeft voorwaarden via website getoetst, het is een lastig dilemma.
- Had gemeente al niet in 2006 kunnen weten dat hier geen parkeerplaatsen konden worden vergeven?
- Wat betekent dit voor het beleid bij het invoeren van betaald parkeren in de andere wijken?

Dhr. Seton (CDA):

- Het college voert het beleid uit. Bij de start waren er niet voldoende parkeerplaatsen. Wat is er misgegaan met de informatieverstrekking, is men niet duidelijk genoeg geweest?
- Uit de inspraakavond is gebleken dat er veel onduidelijkheid is geweest.
- Er is één e-mailbericht van een ambtenaar ontvangen waarin een uitzondering is gemaakt. Hoe nu verder met andere uitzonderingen en/of compensaties?
- Vanuit de praktijk zijn er alternatieven geboden, hoe ziet het college dit? Er zijn ook ondernemersbelangen in het spel.

Dhr. Verschuren (SP):

- De ingezette lijn van parkeren op eigen terrein moet goed geregeld worden.
- Dit ‘gedoe’ mag niet weer voorkomen, zeker niet zo laat in het traject.

- Het e-mailbericht van RO/EZ had niet zó verstuurd mogen worden.
- Wat wordt de oplossing? Die mag niet zijn dat de kopers 20.000 euro moeten betalen!
- Beeld krijgen van hoe oplossing eruit kan gaan zien. Dan beslissing nemen.

Mw. Jongman (CU):

- Het stuk heeft een open einde.
- Eens met 'minder blik op straat' maar deze bewoners zitten klem.
- Verzoek aan college om alternatieven te onderzoeken.
- Hoe om te gaan met bewoners die al een parkeerplaats gekocht hebben?
- Voor toekomst moet het beleid duidelijk zijn.

Dhr. Kelder (PvdD):

- Dit is een complexe zaak. Is zelf destijds betrokken geweest bij Ciboga, daar is duidelijkheid gegeven over de stand van zaken via de notulen. Hoe ligt dat hier? De kopers zijn voorgelicht met de mededeling dat het moest kunnen.
- Wie heeft wie geïnformeerd, verantwoordelijkheid mag niet bij makelaar liggen.

Mw. Krüders (Student en Stad):

- Sluit zich aan bij eerdere vragen en opmerkingen, o.a. over fileparkeren.
- Concludeert dat het voor starters zo onmogelijk wordt gemaakt om in te stad te wonen en te parkeren.

Wethouder Dekker:

- Sluit zich aan bij de gemaakte opmerkingen: dit is een dilemma.
- Destijds besloten om de zaak van de agenda te halen om onderzoek te kunnen doen.
- Er is op collegeniveau over gesproken en het blijkt heel lastig.
- Schetst algemeen kader: er is een vorm van wonen aangeboden binnen stedelijk gebied, zo autoluw mogelijk, met parkeren op eigen terrein en niet in de openbare ruimte. Bewoners van grotere appartementen kregen aanbod voor parkeerplaats.
- Staat nog steeds achter concept, maar wil dit niet nog eens. Parkeren moet meteen geregeld worden. Hoe hiermee nu om te gaan?
- Sommige bewoners kochten een parkeerplaats ook al wist iedereen dat het betaald parkeren zou worden en hoopte iedereen op een vergunning.
- Er is iets misgegaan met informatieverstrekking bij projectontwikkelaar/makelaar. Die moeten zorgen dat de informatie klopt. Hiervoor is gemeente niet verantwoordelijk. Er is een uitzondering gemaakt voor één mevrouw omdat de wethouder vond dat zij in haar individuele situatie op het verkeerde been is gezet met de informatie.
- Vereniging van Eigenaren heeft wethouder gevraagd om criteria toe te passen. Dat kan de wethouder echter niet doen.
- Niet bereid om generieke regeling te treffen in verband met daaruit voortvloeiende onmogelijke juridische processen.
- Opmerking over burgerparticipatie van VVD is niet terecht.

Dhr. Luhoff (D66):

- Had men bij plannenmakerij kunnen voorzien dat er geen parkeervergunning zou zijn?
- Gaat het hier om een beleidswijziging?

Dhr. Copinga (Stadspartij):

- Vraagt of het niet verstandiger is om alles van tafel te vegen.

Dhr. Verschuren (SP):

- Is blij dat de wethouder als soort hardheidsclausule naar individuele gevallen wil kijken.

Dhr. Seton (CDA):

- Merkt op dat de informatievoorziening op de gemeentelijke website naar zijn mening duidelijk was.

Wethouder Dekker:

- Zegt dat bij Kop van Oost vanaf het begin duidelijk was dat parkeren op privaat terrein moest gebeuren. Deze informatie is inmiddels wel aan de website toegevoegd.

Mw. Koebrugge (VVD):
- Wie is verantwoordelijk voor informatieverstrekking bij de gemeente?

Dhr. Seton (CDA):
- Dringt aan op duidelijkheid. Vanmiddag om 12.00 uur stond het nog niet op de website.

Dhr. Verschuren (SP):
- De raad dient op enig moment te besluiten hoe verder te gaan.
- Wat houdt de hardheidsclausule in?
- Is nog niet helemaal gerust op goede afloop.

Dhr. Copinga (Stadspartij):
- Dringt aan op transparante en open behandeling.

Wethouder Dekker:
- Vindt dat niet alles op voorhand hoeft te worden vermeld en roept op vertrouwen te hebben in het college waar het gaat om het individualiseren van de problematiek.

De voorzitter dankt alle insprekers en meldt dat dit stuk niet als conformstuk maar als discussiestuk naar de raad gaat.

B.2. Collegebrief d.d. 27 mei 2010: Jaarverslag Duurzaamste Stad 2009
Inspreker: de heer Van der Veen.
- Spreker meldt dat er vanaf 1 januari 2007 een wettelijke verplichting bestaat voor een register voor woningen waarvoor een hogere geluidswaarde is vastgesteld. Die waarden zijn door gemeente zelf vastgesteld en gearchiveerd. Een dergelijk register kan er volgens spreker in twee weken zijn. Desondanks staat in het jaarverslag van 2009 hetzelfde als in dat van 2008: ‘dit verkeert nog in een voorbereidend stadium’.
- Laatst heeft spreker nog mailcontact gezocht met seniormedewerker Milieudienst Geluid en Lucht over de stand van zaken en kreeg, tegen de gewoonte in, geen antwoord.
- In trajectnota Langman van tien jaar geleden staat dat daadwerkelijk optredende milieueffecten dienen te worden vergeleken met de voorspelde effecten. De waarden voor woningen langs de zuidelijke ringweg zijn nog steeds niet geverifieerd door metingen. Het betreft niet alleen geluid; ook voor de luchtvervuiling door de A7 zijn verwachtingen opgesteld. Ook die moeten geverifieerd worden.
- Het is bekend dat beide wettelijke verplichtingen, dus zowel het instellen van het register als het verifiëren van de metingen, al jarenlang niet worden nagekomen. Dit duidt op onwil en onbehoorlijk bestuur.
- Onder wethouder Paas werd nog ronduit gezegd dat de A7 en de zuidelijke ringweg de grootste milieubelasting vormen voor de stad. Toch heeft de wethouder in 2009 zich volledig afzijdig gehouden van de discussie over die wegen. Spreker vindt dat dit vermelding verdient in het jaarverslag.

Mw. Van der Meulen (D66):
- Fractie is positief over het jaarverslag ‘Duurzaamste stad 2009’. Iedereen doet mee. D66 maakt zich echter ook zorgen. De CO_2-uitstoot van gas- en elektriciteitsverbruik is weliswaar met 3% afgenomen, maar gezien de ambitie is er nog een lange weg te gaan.
- Is het gestelde doel nog haalbaar?
- Fractie blijft aandacht vragen voor energie en innovatie en ondersteuning van ondernemers die duurzaam willen ondernemen.

Dhr. Möhlmann (GroenLinks):
- Gemeente is goed op weg. Nog wel aandachtspunten zoals opwekking van de duurzame energie, energiebesparende maatregelen in nieuwbouw, meer woningen met A-label.
- Fractie is benieuwd naar energieplan van college.
- Duurzaam ondernemen is een aandachtspunt, wellicht kan de aankomende klimaattop hieraan bijdragen?
- Fractie blijft de toegezegde groencompensatie kritisch volgen.
- Opmerkingen over luchtkwaliteit, benieuwd naar bevindingen over de nieuwe bussen.

verslag 15 september

Dhr. Kelder (PvdD):

- Sluit aan bij de vragen en opmerkingen van GroenLinks en D66.
- Duurzaamheid is nog wel beperkt geïnterpreteerd. Nadruk die op de CO_2-verlaging wordt gelegd is er groot. 'Duurzaam' is dat men zodanig met de aarde omgaat dat er geen blijvende schade wordt aangericht.
- Een belangrijke indicator voor de toestand van de wereld en qua strategisch belang voor bedrijven en overheden zwaar onderschat, is biodiversiteit.
- Graag meer toelichting op de biodiversiteit in de gemeente Groningen. Slechts 2 bladzijden (van de 55) in het rapport gaan over ecologie. 2010 is het jaar van de biodiversiteit en Groningen is lid van de coalitie Biodiversiteit.
- Fractie hoopt in jaarverslag van 2010 meer terug te zien over kwaliteit van leefomgeving.
- College laat veel liggen bij berekening CO_2-uitstoot. Spreker vraagt hierop in te springen met voorlichtingscampagne, aangezien de kennis achterblijft. Graag reactie van college hierop.
- Met het oog op energiebesparing worden veel woningen gerenoveerd, dit is echter niet gunstig voor dieren, bijvoorbeeld vleermuizen en vogels. Graag een plan vanuit het college.

Mw. Krüders (Student en Stad):

- Is het eens met opmerkingen, maar vraagt zich af of de doelstelling gehaald wordt.
- Kunnen individuele huurders van corporaties aanpassingen laten doen in hun woningen?
- Helaas is belasting van gevels groter, is stil asfalt enige oplossing?
- 'Fietsstad 2009' is helaas aan ons voorbijgegaan. Doelstelling om hiermee aan de slag te gaan.
- Bij bouwen niet alleen meer rekening houden met toegankelijkheid voor mindervaliden, maar ook duurzaamheid niet meer als bijzonderheid zien.
- Is trots op gedeelde tweede plaats voor Groningen, maar realiseert zich dat het eigenlijk een vierde plaats is.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Maakt college een compliment over de vele duurzame maatregelen.
- Kan de ergernissen over toenemende geluidsoverlast begrijpen.

Dhr. De Rooy (PvdA):

- Maakt het college een compliment, maar merkt op dat de afname van CO_2-uitstoot ook te maken heeft met de sluiting van de suikerfabrieken en de economische recessie.
- Geluidsoverlast is een belangrijk punt van zorg. Groningen is een compacte stad, met veel mensen dicht op elkaar.
- Is experimenteerwet 'Stad en milieu' niet van stal te halen ter voorkoming van veel ambtelijk werk?
- Veel overlast van brommers en scooters. Kan er een promotiecampagne voor elektrische- of viertakscooters komen, door Nick en Simon al 'schoonscooterend' door de stad te laten rijden, om de populariteit van een dergelijk vervoermiddel te vergroten?
- Blij met pilot naar kringloop van bitumendakbedekking, mooie kans om industrie bij duurzaamheidsbeleid te betrekken.

Wethouder Visscher:

- D66 zegt dat gemeente Groningen goed bezig is, maar is bang voor het niet bereiken van de doelstelling schone en energieneutrale stad. Die zorg deelt het college. Afgelopen jaren is het nog niet hard genoeg gegaan met CO_2-reductie. Er is wel een basis gelegd om met betrokken partijen hiermee aan de slag te gaan. Geleerd van alle externe betrokken partners. In omringende landen is men soms al verder, maar college laat zich hierdoor niet ontmoedigen, mede dankzij initiatieven van burgers voor het besparen van energie.
  De PvdD vindt dat de interpretatie breder mag. Het college wil focussen op de leefomgeving, onder andere op luchtkwaliteit, geluid, op het groen in de stad en de biodiversiteit. Het andere speerpunt is CO_2-uitstoot naar beneden. Raadsbreed is voor deze speerpunten gekozen. In de loop van het jaar zal uitvoeriger worden gerapporteerd op het punt van ecologie en biodiversiteit. De suggesties worden meegenomen voor het uiteindelijke 'aanvalsplan'.
  Voor corporaties is het lastig om individuele huurders te ondersteunen met aanpassingen. In de toekomst wordt gezocht naar een betere bijdrage op dit gebied.
  De prijs voor duurzaamste ondernemer wordt goed ontvangen, levert motivatie en effect op.

Voor de recycling van bitumen zijn er goede samenwerkingsverbanden met diverse bedrijven. Groen gas voor suikerindustrie, net als voor bedrijventerrein Westpoort. Gemeentelijke gebouwen zijn of worden uitgerust met zonnecollectoren.
De wethouder zegt dat de gemeente duurzaamheid niet langer wil zien als een extraatje, maar als een uitgangspunt. Zij zegt toe binnenkort in de raad terug te komen met voorstellen vanuit het college van aanpak van genoemde punten.

B.3. Collegebrief d.d. 31 augustus 2010: Jaarrapport 2009 en Ontwerpbegroting 2011 van de ARCG.
De voorzitter stelt vast dat er geen wensen en bedenkingen zijn en stelt voor deze brief onbesproken te laten.
Dhr. Moes (PvdA) constateert dat de algemene reserve op orde wordt gebracht. In het meerjarenbeeld is te zien dat de baten de lasten gaan overstijgen. Het omslagpunt ligt ongeveer daar waar de algemene reserve op orde is. Het lijkt spreker een aandachtspunt om hierbij het signaal af te geven dat we kritisch moeten kijken naar de kosten van de afvalverwerking en dat men er niet op voorhand vanuit moet gaan dat de tarieven ook moeten stijgen.
Wethouder Visscher antwoordt dat men de algemene reserve de afgelopen jaren juist leeg heeft moeten maken voor een aantal zaken, nu is men weer begonnen met sparen. De waarschuwing wordt ter harte genomen.
Besloten wordt om dit nader met betrokkenen door te nemen met een deskundige.

B.4. Aanvraag planontwikkelingskrediet P+R Zernike
De voorzitter stelt voor dat het CDA begint.
Dhr. Seton (CDA):
- Zegt dat het gaat om een ingewikkeld gebied, en dat het nu gaat om de financiële kant. Er zijn wat risico's en onzekerheden in, die nog niet beantwoord zijn.
- Ook over burgerparticipatie wordt gesproken. De wijkraad van Paddepoel dient vooraf betrokken te worden in plaats van nadien, zodat zij hun zienswijze tijdig kunnen geven.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):
- Zegt dat het hier gaat over een plangebied waar veel claims voor liggen. Fractie hecht aan de stedelijke ecologische structuur op die plaats. Ook omdat het hier gedeeltelijk gaat om compensatie voor een ander gebied.
- Fractie begrijpt de wens voor tijdelijke jongerenhuisvesting, maar vraagt zich af of er geen andere locaties voor zijn.

Dhr. Kelder (PvdD):
- Duidelijk dat meerdere programma's strijden om het ruimtegebruik. Fractie is bang dat groen opgeofferd zal worden. De stedelijke ecologische structuur is erg belangrijk.
- Fractie wil graag dat er rekening wordt gehouden met groen en bomen en dat dit op basis van 'behoud van groen' wordt ontworpen en niet op basis van 'eerst plannen, dan kappen en later weer compenseren'.

Wethouder Dekker:
- Er is al bij het ontwerp van de parkeernota bedacht dat het aantal P+R's moest worden uitgebreid. Het Zernike is hiervoor een heel goede locatie. Het college vraagt de commissie nu om geld om te gaan rekenen en tekenen. Alle suggesties zijn natuurlijk van harte welkom.
- Subsidies, financiën: op dit moment alles voldoende gedekt in de middelen.
- Wat participatie betreft zijn de bewonersorganisaties van meet af aan betrokken in dit proces.

De voorzitter zegt dat het punt als conformstuk naar de raad gaat.

C.1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
Geen bijzonderheden.

C.2. Vaststelling verslag raadscommissie Beheer en Verkeer van 16 en 17 juni 2010
Dhr. Copinga (Stadspartij):

- Vraagt hoe het staat met de brief die de wethouder zou sturen over de nieuwbouw van Nijestee.

Wethouder Dekker vraagt om bij dhr. Offerman na te gaan wat precies de vraag was.
Dhr. Maat (Stadspartij):

- Vraagt welk geld er in de provinciale jaarbegroting staat voor de spoorwegovergang Esperantostraat - Helperzoom.

Wethouder Dekker zegt het antwoord voor morgen toe.
Mw. Krüders (Student en Stad):

- Wil graag dat het algemene deel bij de volgende vergadering sneller wordt doorgenomen.

De verslagen worden ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 19.00 uur.

Toezeggingen
Wethouder Visscher:
Geen toezegging
Wethouder Dekker:
Bij agendapunt A.3. Lange termijn agenda en lijst moties en toezeggingen:
De wethouder zegt toe terug te komen op de kaartjesautomaat aan de Achterweg nadat zij overleg heeft gehad met NS.
Bij agendapunt A.4: Conformstukken
Raadsvoorstel: fietspad "Achter de Reitdijk":
De wethouder zal nog reageren op de vraag van GL wanneer de ontsluitingsweg richting 't Blauwbörgje kan worden verwacht
Bij agendapunt A.5 Rondvraag:
De wethouder zegt toe terugkomen op de vraag over de brief van bewonersbelangen Lodewijkstraat (fietspad langs spoor tussen Station en Europapark).
Bij agendapunt A.5 Rondvraag:
De wethouder zal de commissie informeren over de geluidsoverlast A7 (brief aan minister)
Bij agendapunt A.5 Rondvraag:
De wethouder zegt toe dat de commissie binnenkort een notitie over de Concourslaan ontvangt
Bij agendapunt A.5 Rondvraag
De wethouder zal op verzoek van de commissie de uitspraak van de rechter met betrekking tot het stopverbod bij de school Gravenburg aan de commissie verstrekken
Bij agendapunt A.5 Rondvraag
De wethouder zegt toe terug te komen op de vraag van het CDA over snelheidsbegrenzers Helperzoom (was het beoogd dat ze nu al weg zijn of is er iets anders aan de hand)
Bij agendapunt A.5 Rondvraag
De wethouder zegt terug te komen op "welke fietser gaat eerst bij groen", hoe wordt dit gecommuniceerd met de fietsers.