Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 10 november 2010

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

Datum:	woensdag 10 november 2010
Aanvang:	16:30 uur tot 19.00 uur
Locatie:	Nieuwe raadzaal
Voorzitter:	Mevrouw A.M.J. Riemersma
Griffier:	mevr. F. Hijlkema; (050) 367 76 89
Documenten:	**verslag 10 november** (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: Aanvraag uitvoeringskrediet fietspad en fietsbrug Plataanlaan
Raadsvoorstel - gr10.2432265. (pdf)

A.5. Rondvraag

B. Inhoudelijk deel

B.1. Raadsvoorstel: Kredietaanvraag herinrichting Steentilstraat
Raadsvoorstel - gr10.2380728. (pdf)

B.2. Raadsvoorstel: Aanvullend uitvoeringskrediet vastgoedexploitatie Damsterdiep
Raadsvoorstel - gr10.2432264. (pdf)

B.3. Raadvoorstel: Vergunningenbeleid evenementen "Feesten in Balans"
Raadsvoorstel - gr10.2438365. (pdf)

B.4. Collegebrief d.d. 10 september 2010: Sleutelrapportage januari - april 2010 (alleen voor de Beheer en Verkeer onderwerpen)
Collegebrief - gr10.2380773. (pdf)

B.5. Collegebrief d.d. 2 september 2010: Evaluatie afsluiting Koeriersterweg (op verzoek van CU)
Collegebrief - gr10.2374591. (pdf)

B.6. Collegebrief d.d. 23 september 2010: Informeren over initiatiefnemer Westpark (op verzoek van de SP)
Collegebrief - gr10.2412214. (pdf)

C. Huishoudelijk deel

C.1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

C.2. Vaststelling verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer van 13 oktober 2010
verslag 13 oktober (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 10 november

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

BV nr.: 10/09
Datum: 10 november 2010
Plaats: Nieuwe raadzaal
Tijd: 16.30 – 19.10 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 (D66), 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:
- Bijeenkomst Regiotram: de commissie moet nog beslissen over een definitieve datum.

Wethouder Visscher:
- Doet een mededeling over een bewoner van de Noorderhaven, Kars Thaden: op het Wilhelminaplein is een monument ter nagedachtenis aan hem onthuld. Voor de gemeente is dit verhaal hiermee afgerond.

Wethouder Dekker:
- Concourslaan: de wethouder meldt dat met betrokkenen overeenstemming is bereikt over een oplossing. De wethouder verzoekt de commissie in deze vergadering via ‘een spoedprocedure’ in te stemmen. Het komend jaar blijft de afslag bij de Concourslaan gesloten, het verkeer op de rotonde wordt geregeld met een doseersysteem en detectielussen. Dit kost nog drie maanden om het te regelen. In de tussentijd wordt in de spits gewerkt met verkeersregelaars, die blijven tot de zomer, daarna volgt een evaluatie. Dan wordt gekozen voor de techniek of de verkeersregelaars en kan de Concourslaan weer open. Dit punt komt in december nog in de commissie en in de raad. Kan de commissie nu al akkoord gaan met het vanaf maandag inzetten van verkeersregelaars?

De voorzitter:
- Stelt vast dat de commissie instemt met het voorstel vanaf maandag verkeersregelaars in te zetten. In december wordt het onderwerp in de commissie en de raad besproken.

A.2. Vaststelling agenda
Mw. Rademaker (SP):
- Heeft verzocht punt B.6. graag van de agenda te halen. Dit omdat wethouder De Vries vorige week in de commissie verklaarde dat geen onomkeerbare besluiten worden genomen.

De agenda wordt met inachtneming van het bovenstaande gewijzigd vastgesteld.

A.3. Langetermijnagenda en lijst van moties en toezeggingen
Dhr. Möhlmann (GL):
- Wat is de stand van zaken bij de klimaattop: staat deze al gepland?

Dhr. Luhoff (D66):
- Verzoekt het college spoed te maken met de beleidsnota P&R-terreinen.

A.4. Conformstukken
1. Raadsvoorstel: Aanvraag uitvoeringskrediet fietspad en fietsbrug Plataanlaan

verslag 10 november

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 17 november 2010.

A.5. Rondvraag
Dhr. Möhlmann (PvdA):
- Stelt een vraag over de locatie voor de urilift in de Peperstraat. Wat wordt de oplossing?

Dhr. Kelder (PvdD):
- Verzoekt het college het meelopen van olifanten in de sinterklaasoptocht op grond van openbare orde en veiligheid te verbieden.

Mw. Jongman (CU):
- Het bushokje bij P&R-terrein Zaanstraat: wanneer wordt dit verwijderd?

Dhr. Seton (CDA):
- Graag beantwoording van de toezegging over de snelheidsdisplays aan de Helperzoom.
- Wat is de ingangsdatum van de gewijzigde snelheden op het Euvelgunnetracé.

Mw. Rademaker (SP):
- Urilift Peperstraat: de locatie bij Vera betekent dat men er niet meer kan laden en lossen.

Mw. Koebrugge (VVD):
- Stelt vragen over de behandeling van de verzoeken in verband met parkeren Kop van Oost.

Wethouder Visscher:
- Urilift Peperstraat: de bezwaarschriftencommissie komt met een advies, daarna wordt verder gekeken. De plek bij Vera stuit ook op bezwaren.
- Olifanten in de sinterklaasoptocht: het gebeurt al vele jaren en het gaat goed. Er zijn geen negatieve gevolgen voor openbare orde en veiligheid. Het college wil het niet verbieden.

Dhr. Kelder (PvdD):
- Verzoekt de wethouder nieuwe schriftelijke vragen maandag te beantwoorden.

Wethouder Dekker:
- De P&R-notitie komt in december.
- Kop van Oost: het college voert uit wat met de commissie is afgesproken, namelijk op individuele basis schrijnende gevallen bepalen. In januari komt een verslag naar de raad.
- Snelheidsdisplays Helperzoom en ingangsdatum gewijzigde snelheden: de antwoorden komen voor het eind van deze vergadering.
- De klimaattop is nog niet gepland, hij maakt deel uit van het Aanvalsplan Duurzaamheid.
- Kop van Oost, aanschaf vijf parkeerautomaten: het voorstel wordt schriftelijk aan de commissie voorgelegd.
- P&R-bushokje aan de Zaanstraat: het antwoord komt aan het eind van de vergadering.

B.1. Raadsvoorstel: Kredietaanvraag herinrichting Steentilstraat
Mw. Koebrugge (VVD):
- Zakpalen: sommige ondernemers zijn hierdoor minder goed bereikbaar.
- Pas beginnen als parkeergarage Damsterdiep gereed is en helderheid bestaat over Kattendiep.
- Als zakpalen worden gerealiseerd, dan graag toegangspasjes voor ondernemers.

Dhr. Prummel (Stadspartij):
- Grotendeels eens met de VVD, niet starten voordat Damsterdiepgarage gereed is.
- De fractie voelt er niet voor nu al te beslissen.

Mw. Jongman (CU):
- Wijst op de motie uit 2008: niet beginnen voordat Damsterdiepgarage gereed is. Daarnaast hebben ondernemers er belang bij tijdig te beginnen. Wat bedoelt het college met tijdig?

Dhr. Seton (CDA):
- Eens met de opmerkingen over de parkeergarage Damsterdiep: waarom nu al deze besluitvorming? Voert het college de motie uit 2008 uit?
- Past dit voorstel in het bredere geheel van een nieuwe situatie? Zie de gevolgen op andere wegen zoals het Damsterdiep en de diepenring. Is hier rekening mee gehouden?

Dhr. Spakman (PvdA):
- Het voorstel ziet er goed uit.

- Kostersgang is niet aantrekkelijk voor de bewoners. Het bezwaar van de politie is niet overtuigend.
- Netto afname autoverkeer: 60% valt tegen. Is dat wat we willen?
- Timing werkzaamheden: niet eerder mee beginnen dan dat verkeer via Damsterdiep kan afvloeien. Het gaat om het voorkomen van een verkeersinfarct.
- Zakpalen: hoe kan dit worden betaald uit de exploitatie parkeerbedrijf? Is een andere dekking mogelijk?

Dhr. Prummel (Stadspartij):
- Eens met de PvdA: graag een andere dekking.

Dhr. Luhoff (D66):
- Eens met de PvdA.

Wethouder Dekker:
- Een eerder college heeft al besloten de Steentilstraat autovrij te maken. De wethouder legt de achtergrond uit.
- Parkeergarage Damsterdiep gaat pas medio 2011 open. Het college is dus vroeg met dit voorstel.
- Het selectief toegangssysteem: is vanuit de buurt gevraagd. Dit wordt een proef. Er komen toegangspasjes en afspraken worden gemaakt over wie een pasje krijgen.
- Financieren uit exploitatie parkeerbedrijf: vanuit de Parkeernota gezien is dit te verdedigen. Alleen het selectief toegangssysteem en het pasjessysteem worden eruit betaald, de openbare ruimte niet.
- De motie wordt uitgevoerd, dus starten als het Damsterdiep weer open is.

Het voorstel gaat als discussiestuk naar de raad van 17 november 2010.

B.2. Raadsvoorstel: Aanvullend uitvoeringskrediet vastgoedexploitatie Damsterdiep

Dhr. Evenhuis (VVD):
- Het is een intelligent voorstel. Hij hoopt dat de parkeergarage er goed uitziet en snel wordt opgeleverd.

Dhr. Seton (CDA):
- Dekking uit arbitragezaak: komt dat geld er wel? Dekken met geld dat er nog niet is, moet volgens het CDA niet.
- Waarom moet die 33 miljoen nog een keer worden gedekt?

Mw. Jongman (CU):
- Wat is de alternatieve dekking als het geld uit de arbitragezaak er niet komt? Geen voorkeur CU.

Mw. Rademaker (SP):
- Wanneer komt de uitspraak, en wat is de alternatieve dekking?

Dhr. Spakman (PvdA):
- Welk deel van de 1,9 miljoen is gedekt uit de post onvoorzien? De tekst is mistig.
- Is de 1,9 miljoen al betaald aan de aannemer?
- Indien de uitspraak negatief is, klopt het dat de 1,9 miljoen uit de exploitatie parkeerbedrijf wordt betaald? Kan de reserve grondzaken hiervoor worden aangewend?

Dhr. Van Rooij (S&S):
- Eens met CDA en CU.

Wethouder Dekker:
- Uitspraak Raad van Arbitrage: tussen nu en eind van het jaar. De wethouder legt het proces na de uitspraak uit.
- De 1,9 miljoen wordt nu al uitgegeven. De financiering komt uit de claim die op de aannemer is gelegd. Lukt dat niet, dan gebeurt het uit de reserve grondzaken.
- De 33 miljoen is vanaf het begin al gedekt. Het is gebruikelijk om de volledige dekking weer aan de raad voor te leggen.
- De heer Liefering geeft uitleg over de post onvoorzien.

- De 1,9 miljoen: de aanbesteding heeft plaatsgevonden, de verplichtingen zijn er. Eind december is het extra krediet nodig.

Het voorstel gaat als 1-minuutstuk of als conformstuk naar de raad van 17 november 2010.

B.3. Raadsvoorstel: Vergunningenbeleid evenementen 'Feesten in balans'
Inspreker dhr. Spieker werkt met jongeren en zegt dat zij de dupe worden van deze nota. Het weghalen van bastonen uit de muziek is niet goed. Is wel onderzocht wat jongeren van deze nota vinden? Is bekend hoeveel jongeren de evenementen bezoeken? Ook andere zaken zijn niet onderzocht. Spreker wijst op het belang van nader onderzoek om te weten wat de gevolgen zijn van deze nota is. Wat is het probleem? Wat zijn de klachten? Hij verzoekt de raad niet direct in te stemmen met de nota, eerst aan communicatie met betrokkenen te doen, en een pilot van een jaar te doen. Daarna kan worden bekeken wat de klachten zijn op de locaties drafbaan en stadspark.
Inspreker dhr. Nauta spreekt in namens Stichting Muziek over Groningen. Waar is de balans in de nota als alleen klagers in het gelijk worden gesteld? Cultuur heeft een economisch belang. 70 dB is te weinig. Waarom alleen de diepenring? De nota staat haaks op de popvisie. Waarom komt er niet een ja-mitsregeling die uitgaat van dialoog en maatwerk? Zie het festival Gideon.
Inspreker dhr. Garrit spreekt in namens een tweetal stichtingen en als organisator van onder andere het Gideonfestival. Een goede balans tussen feesten en wonen is nodig. De nota gaat vooral over buitenevenementen. 'Herriedagen' is een verkeerd woord. De milieuregeling uit 1995 is niet geëvalueerd. Anno 2010 werkt de regeling niet, er wordt niet gehandhaafd. De herriedagen kunnen worden afgeschaft, zie het systeem in Leeuwarden. De 70 dB: de aangewezen evenemententerreinen hebben het grootste aantal klachten, hoe kan dat? De uitzonderingen in de nota: het is een onbegrijpelijke opsomming.
Mw. Brinkhuizen spreekt in namens een aantal bewoners van de Ebbingestraat en de Rode Weeshuisstraat. Activiteiten met 85 dB en hoger zijn zeer storend voor bewoners. De overheid moet een goede balans maken tussen rust en vertier. De regeling voor evenementen van 85 dB op de Grote Markt en de Vismarkt is een verslechtering. In overgangsgebieden wordt met twee maten gemeten. Bewoners nabij het centrum en in overgangsgebieden ondervinden veel last. De resultaten van het onderzoek bastonen komen pas medio 2011, dat is erg laat.
Mw. Van der Wal spreekt in namens een aantal bewoners van de Driemolendrift, Coehoornsingel, en Schoolholm. Eens met de vorige spreker. Aanvullend: de ergernis aan de bastonen van de muziek. Zijn de horecahouders betrokken geweest bij de evaluatie? Waarom is het onderzoek bastonen niet eerder uitgevoerd met het oog op de nota? Niet eerder besluiten nemen dan nadat het onderzoek gereed is. De klachten worden niet goed behandeld.
Mw. Eerland spreekt in namens Noorderzon, en wijst op de constructieve reacties van het veld. Het huidig beleid voldoet goed. Het aantal evenementen in Groningen stijgt. Het is goed dat freeriders worden aangepakt, evenals incidentele commerciële evenementen op A-locaties en dat er een jaarkalender komt. Waarom moet het gehele beleid veranderen? De klachten zijn de basis voor de nota maar de klachtenanalyse is summier. Er ontbreekt een visie.
Inspreker mw. Pasma spreekt in namens de Stichting Atletiekevenementen Groningen en Topsport Noord/Nederland. De stichting organiseert Streetball Groningen, de Nacht van Groningen, de GasTerra Ladies Run en de 4 Mijl van Groningen. Er is al een reactie ingediend. Drie punten: de aanvangstijden van de evenementen op zondag en de eindtijd van de Nacht van Groningen. De burgemeester mag ontheffing verlenen voor aanvangstijd op zondag. De eindtijd van de nacht is gehonoreerd. De kosten van de evenementen zijn hoog, meer subsidie is welkom.
Dhr. Cuperus spreekt in namens buurtvereniging A-kwartier, is blij met het verlagen van het aantal dagen met harde muziek en het vervroegen van eindtijden van evenementen. Het onderzoek naar bastonen is een goed punt. De handhaving wordt het grote punt, spreker rekent op een goede inzet. De nota ziet er goed uit, de gemeente moet zo doorgaan.
Inspreker dhr. Van der Veen spreekt in op persoonlijke titel. De beat van muziek in openbare ruimten reikt tot zeer ver. Spreker licht dit toe met enkele persoonlijke voorbeelden. Hetzelfde geldt voor gesproken teksten op de Vismarkt, tot diep in de nacht van donderdag op vrijdag, die tot op 2 km duidelijk hoorbaar waren. Het is niet op feiten gebaseerd dat het aantal bezoekers daalt bij een kleiner aantal decibel. Verder is er een relatie naar de Wmo in verband met een beroep op voorzieningen in verband met gehoorschade.

Mw. Krüders (Student&Stad):

- Het vinden van een balans tussen wonen en evenementen is niet gemakkelijk, maar in deze nota slaat de balans door ten koste van evenementen. Spreker noemt de voordelen en de nadelen van de nota en geeft oplossingen. Een oplossing voor bewoners is om na 23.00 uur de dB-norm omlaag te brengen.
- Voordelen nota: de jaarkalender, de klachtenprocedure, de handhaving, de regeling freeriders, de regeling voor geluid overdag, geen besloten feesten in de openbare ruimte.
- Nadelen nota: lange aanvraagprocedures voor grote evenementen, beperking van het aantal geluidsdagen in de gehele stad, aanpassing van de dB-norm, terugkerende evenementen krijgen geen uitzonderingspositie, geen hardheidsclausule.
- Spreker gaat in op het belang van evenementen en op de klachten ten opzichte van het aantal bezoekers. Goede promotie en communicatie zijn van belang, samen met de jaarkalender.
- Vergunningsaanvragen: graag vasthouden aan twaalf weken.
- Frequentie aantal evenementen: het is bijzonder dat het aantal daalt.
- Aantal decibel en beats buiten de diepenring: sommige dingen worden onmogelijk.
- Eindtijden: de stad is bijzonder doordat er geen eindtijden in de horeca bestaan. Waarom tornen aan de eindtijden voor evenementen? De uitzonderingsregel is onvoldoende. Waarom krijgen de KEI-week en andere geen uitzonderingspositie?
- Conclusie: er zijn andere maatregelen mogelijk om klachten te voorkomen zoals sturing in de planning en bekendmaking via jaarkalender en promotie van de evenementen en experimenten met volumes op bepaalde tijden. De voorgestelde maatregelen zijn betuttelend. Eerst is een evaluatie van de jaarkalender nodig voordat de eindtijden worden teruggeschroefd.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- De nota Feesten in balans II is een papieren tijger. Goed dat naar een balans wordt gezocht, dat is echter met deze nota niet gelukt.
- De handhaving gebeurt niet goed, overlast bij klachten wordt niet goed aangepakt, en bij illegale feesten wordt te weinig opgetreden. Waarom worden de normen dan gewijzigd?
- Het verlagen van het aantal decibel gaat te ver, de aangepaste tijden zijn akkoord en de fractie is benieuwd naar het onderzoek bastonen.
- Klopt het dat de drafbaan een andere milieunorm krijgt? Is de overlast meegenomen in deze nota? Dat zou onterecht zijn.
- Kleinere evenementen buiten de diepenring lijken in de problemen te komen. Dat is niet goed.
- Conclusie: eerst handhaven en optreden bij overlastmeldingen. Indien zich dit herhaalt, dan bezien wat te doen.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Kan zich vinden in een groot deel van het betoog van mw. Krüders.
- Is de 70 dB-norm buiten de diepenring wel te handhaven? Als dit niet kan, dan moet het niet gebeuren. De regels die er zijn, moeten worden gehandhaafd.
- De uitzonderingen: waarom alleen Noorderzon en niet de KEI-week?
- Verplicht gebruik van plastic bekers is niet terecht.
- Overregulering van evenementen is een gevaar.

Mw. Jongman (CU):

- De burger heeft overal waar hij woont recht op nachtrust. De balans wordt terecht gezocht.
- Vraag: graag reactie van het college op twee verschillende geluiden vanuit de binnenstad.
- Het aantal klachten is het topje van de ijsberg.
- Klopt het dat er nauwelijks overleg met bewoners en jongeren is geweest?
- Welk nieuw regime geldt voor het stadspark?
- Hoe gaat het met geluid gedurende een sportevenement?
- Graag handhaven van de begintijd van 13.00 uur op zondagen.
- Gehoorschade: graag aandacht, de overheid moet erop toezien.
- De voorgestelde dB-normen voldoen aan het hebben van een balans.
- Eens met plastic en statiegeld en met status KEI-week (geen uitzondering).

Dhr. Kelder (PvdD):

- Eens met inspreker Noorderzon, en eens met de woordvoering van Student&Stad.
- Muziek bij sportevenementen en de 85 dB: dit is een maas in de regeling.
- Vuurwerkevenementen: dit moet worden verboden in verband met het dierenwelzijn.
- Circussen: bij het temmen van dieren is sprake van geweldsmisbruik. De gemeente kan een voorkeursbeleid opstellen.
- Onderdeel openbare orde en veiligheid: hier ontbreekt het gebruik van wilde dieren bij evenementen en circussen, dit vanwege de slachtoffers die er vallen.

Mw. Rademaker (SP):

- De nota probeert via het vergunningenbeleid een balans te vinden, dat is redelijk goed gelukt.
- Meer evenementen buiten de diepenring is akkoord.
- Nieuwe eindtijden: dit is een logische keuze. De effecten voor bewoners zijn positief.
- Aanvraagprocedure: het moet niet te lang duren, en het mag niet bureaucratisch worden. Het instellen van een evenementencoördinator is een goede oplossing.
- Onderzoek bastonen: dit wordt afgewacht, het biedt mogelijkheden.
- Het maken van weinig uitzondering is begrijpelijk, het Gideonfestival komt er wel voor in aanmerking.
- Het vergunningenbeleid is helder behalve hoe de 70 dB buiten de binnenstad wordt gemeten. Hoe wordt dit gemeten? Organisatoren moeten vooraf helderheid hebben.
- DB-normen binnenactiviteiten: graag op een later moment bespreken.

Dhr. Seton (CDA):

- Er moet duidelijkheid komen over klachten, dan pas is goed beleid vast te stellen.
- Handhaving: als dit goed gebeurt, zijn klachten misschien te voorkomen. Dit moet eerst helder zijn, dan pas verder gaan met de nota.
- Uitzonderingen: er moeten heldere criteria komen.
- Graag de inspraakreacties meewegen en aangeven wat het betekent voor de afweging.
- Het verplaatsen van evenementen naar buiten de binnenstad: worden de problemen niet verplaatst?

Dhr. Luhoff (D66):

- De discussie uit 2004 herhaalt zich. D66 was toen akkoord met de normen.
- Akkoord met de jaarkalender en met meer sturing op kwaliteit en inhoud en met betere communicatie.
- Klachten: goed dat er beter naar wordt gekeken en dat de organisatoren erover worden geïnformeerd.
- Hebben de voorgestelde maatregelen tot gevolg dat minder klachten ontstaan? Eind 2009 zei D66 al dat goede communicatie en goede klachtenafhandeling voorop moeten staan.
- Voor D66 is het nog lang niet helder dat het op de voorgestelde manier moet.

Dhr. Möhlmann (GL):

- Evenementen zijn belangrijk voor de stad en moeten worden gestimuleerd.
- Er is begrip voor de zorgen van bewoners en organisatoren.
- Eindtijden voor de binnenstad van zondag tot en met woensdag naar 23.00 uur is te fors.
- GL wil dat er ruimte blijft bestaan voor nieuwe grote evenementen.
- De nieuwe 70 dB-norm is scherp, GL is benieuwd naar het onderzoek bastonen.
- Al met al: GL vreest vooralsnog voor aantasting van de bruisende stad.

Dhr. Moes (PvdA):

- De balans: een leefbare stad is ook een levendige stad.
- Een aantal maatregelen is akkoord.
- De belangrijkste twee maatregelen: communicatie met bewoners en organisatoren en de jaarkalender. Doe dat door generiek beleid te vervangen door maatwerk, via samenwerking en dialoog.
- De PvdA denkt dat met communicatie en de jaarkalender het doel, terugdringen van overlast, wordt bereikt. Als aanvullende maatregelen nodig zijn, moet dit per stap worden bekeken.
- Besloten feesten: vallen buurt- en wijkfeesten eronder?

Wethouder Visscher:

- Het voorstel bevat een set spelregels voor evenementen in de openbare ruimte in de stad. Het gaat over alles wat met evenementen heeft te maken.
- Het gaat niet over de inhoud, de programmering en de kwaliteit van het evenementenbeleid.
- De spelregels faciliteren evenementen en het vergunningenbeleid zorgt ervoor de overlast op een aanvaardbaar niveau te houden.
- Het beleid van 2002 is niet meer passend. Nieuwe maatregelen: de programmering, de jaarkalender en de freeriderregeling. Het effect op de omgeving krijgt aandacht.
- Een andere aanleiding is de groei van 340 naar 550 evenementen. De grote evenementen groeiden van 17 naar 50.
- De klachten: het klopt dat er geen compleet beeld is. Dit wordt verbeterd. Klachten worden serieus genomen ook als het geluid aan de normen voldoet.
- Het plan de 85 dB voor de binnenstad omlaag te brengen, is niet doorgevoerd. In plaats daarvan komt het onderzoek bastonen. De beleving zit in het onderzoek.
- Het college is ook afgestapt van het idee de eindtijden voor de donderdagavond te vervroegen.
- Doel is kwalitatief goede evenementen op de Vismarkt en de Grote Markt.
- De wethouder geeft uitleg over de dB-normen. De decibellen buiten de binnenstad: uitgangspunt is 100 dB bij de geluidbron, dat leidt tot 85 dB op de eerste bebouwing rond het festival, dus in de binnenstad.
- De 70 dB-norm: die is gemeten op de bebouwing rondom de geluidbron, wat ook hier neerkomt op 100 dB vlak bij geluidbron. Voor Gideon en andere gevestigde evenementen betekent het geen verandering. Handhaven wordt nu wel mogelijk.
- Evaluatie 2004: alle bewonersorganisaties waren betrokken
- Handhaving, meldingen die passen binnen de regeling: er vindt geen handhaving plaats.
- Uitzondering voor Noorderzon: omdat zij wel last kan hebben van die 70 dB. Er zijn weinig klachten daar.
- Goed communiceren: het klopt dat dit het komt komend jaar systematisch wordt gedaan.
- De wethouder vergelijkt de normen voor decibellen met die in andere steden.
- Uitzondering Noorderzon geldt wat betreft de 85 dB wel en wat betreft de eindtijden niet voor andere evenementen in het Noorderplantsoen.
- De wethouder zegt toe de overige vragen op korte termijn schriftelijk te beantwoorden.

Het voorstel gaat als discussiestuk naar de raad van 17 november 2010.

B.4. Collegebrief d.d. 10 september 2010: Sleutelrapportage januari - april 2010
Dit agendapunt wordt doorgeschoven.

B.5. Collegebrief d.d. 2 september 2010: Evaluatie afsluiting Koeriersterweg (op verzoek CU)
Inspreker dhr. Van der Graaf spreekt in namens de wijkraad Laanhuizen. De wijkraad heeft over de hov-as goede contacten met ROEZ. De voorliggende evaluatie is met de wijkraad besproken en door hem aanvaard. Graag aandacht voor de gevolgen van de aanleg van de hov-as voor de bereikbaarheid van Laanhuizen. Door de afsluiting Koeriersterweg is de autobereikbaarheid van de wijk lastiger. De vraag is of het beoogde doel, verbetering verkeersveiligheid, echt is verbeterd. Oneigenlijk gebruik van de hov-as door auto's blijft een zorgpunt, de coating is niet goed gekleurd. Een ander punt is de verdere intensivering van de hov-as en de toename van het treinverkeer. Ondertunneling van de overweg Paterswoldseweg heeft gevolgen voor de wijk. Graag aandacht hiervoor in verband met de verdere intensivering van de hov-as en het spoor.
Mw. Jongman (CU):

- In de wijk is het rustiger. De kruising bij het gymnasium blijft gevaarlijk. De raad komt nog te spreken over de toekomstige ontwikkelingen. Het klopt dat de busbaan abusievelijk wordt gebruikt. Conclusie: het voorstel is goed geweest.

Wethouder Dekker:

- Het is een goed voorstel geweest, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid zijn erop vooruitgegaan. Er zijn geen extra maatregelen te bedenken om auto's van de busbaan te weren. Het spoor: er wordt overlegd over de spoorwegovergangen en er zijn

informatieavonden. Op verzoek van de minister geeft het Noorden de prioriteiten aan voor de overwegen op de trajecten Groningen-Leeuwarden en Groningen-Heerenveen. De overweg Paterswoldseweg is een van de eerste prioriteiten. Dit alles vergt tijd, de zorgen van de wijk hebben aandacht.

- Nog te verstrekken antwoorden: het bushokje wordt in november weggehaald. Helperzoom: het wordt maandag opnieuw geplaatst. De bordjes 70 en 100 worden in december geplaatst.

B.6. Collegebrief d.d. 23 september 2010: Informeren over initiatiefnemer Westpark (op verzoek SP)
Dit punt is op verzoek van de SP van de agenda gehaald.

C.1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
Geen opmerkingen.

C.2. Vaststelling verslag raadscommissie Beheer en Verkeer van 13 oktober 2010
De door mw. Koebrugge toegestuurde opmerkingen worden in het verslag verwerkt.
Het verslag wordt met inachtneming van het bovenstaande vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 19.10 uur.

Toezeggingen:

Wethouder Visscher:
Bij agendapunt B.3. Raadsvoorstel: Vergunningenbeleid evenementen "Feesten in Balans II"
De wethouder zegt toe de nog niet beantwoorde vragen schriftelijk te beantwoorden
Wethouder Dekker:
Bij agendapunt A.5 Rondvraag:
De wethouder zegt toe dat er een schriftelijk verzoek zal komen om parkeerautomaten te mogen plaatsen op de Kop van Oost.
De wethouder zegt toe dat er in de decemberraad een raadsvoorstel Concourslaan.

Raadsvoorstel - gr10.2432265.

Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2010-2011
Ons kenmerk: RO 10.2408637
Registratienummer : GR 10.
Ingekomen op :

Onderwerp: Aanvraag uitvoeringskrediet fietspad en fietsbrug Plataanlaan

Groningen, 14 OKT 2010

Aan de raad,
Nadat uw raad in 2008 het plankostenkrediet beschikbaar heeft gesteld, is gestart met de uitwerking van de ontbrekende schakel tussen Zernike en de westelijke wijken van Groningen uit de fietsnota "Stap op" van april 2007. Met de aanleg van de fietsbrug Plataanlaan gaat een langgekoesterde wens in vervulling. Van de oorspronkelijke vier locaties waar de fietsbrug aangelegd kon worden, bleek de meest logische plek om de fietsverbinding aan te leggen meteen ten noorden van de Plataanbrug.

Tracékeuze.
De fietsbrug maakt onderdeel uit van de fietsverbinding tussen Reitdiep - Gravenburg - De Held - Vinkhuizen-Noord en Zernike - Paddepoel-Noord. Het is de bedoeling dat op termijn langs de Noordelijke Ringweg ook een fietspad wordt aangelegd naar Selwerd en verder.

De fietsbrug wordt ten noorden van de Plataanbrug aangelegd. Een keuze voor de zuidkant is afgevallen omdat de Westelijke Ringweg daar niet ongelijkvloers gekruist kan worden. Er is aan de zuidkant onvoldoende ruimte om de helling aan te leggen die nodig is voor een viaduct of tunnel. Voor de aansluiting wordt de bestaande fietstunnel gebruikt, die iets ten westen ligt van het knooppunt van de Noordelijke Ringweg met de Westelijke Ringweg. Fietsers die deze route volgen komen zo op een logische manier ten noorden van de Noordelijke Ringweg uit. In de toekomst zullen fietsers ook onder de Plataanbrug door kunnen richting Selwerd via het nog aan te leggen fietspad langs de Noordelijke Ringweg.

Het gebied tussen "Het Poortje" en de Noordelijke Ringweg was van de firma Strukton. De firma Strukton heeft plannen voor invulling van dit gebied. De firma Strukton wilde vanwege de ontwikkelmogelijkheden van hun terrein dat het fietspad zo dicht mogelijk tegen de ringweg aan wordt gelegd. Dit stemt overeen met de nautische voorkeur van de provincie Groningen. Wanneer schepen kort na elkaar twee bruggen moeten passeren, is het wenselijk dat de bruggen zo dicht mogelijk naast elkaar liggen. Het nieuwe fietspad sluit aan op het bestaande fietspad langs het Reitdiep en op het fietspad er recht tegenover naar Zernike.

SE.4.C

Het ontwerp.
Fietspad.
Het fietspad wordt uitgevoerd in asfalt en krijgt de gebruikelijke rode kleur. Het wordt drie meter breed net als het bestaande fietspad langs het Reitdiep en het fietspad naar Zernike. De fietspaden worden door een draaibrug over het Reitdiep met elkaar verbonden. Het fietspad krijgt standaard verlichting, met aandacht voor duurzaamheid.

Verkeersveiligheid.
De RuG en de Hanzehogeschool verwachten een toename van het aantal fietsers dat van deze route gebruik gaat maken. Op hun verzoek is daarom een aanpassing van de fietsoversteek bij de bocht van Blauwbörgje opgenomen in dit project. Nu wordt deze fietsoversteek nog als probleem ervaren.

In de huidige situatie moeten fietsers het gemotoriseerde verkeer voorrang verlenen in de bocht bij Blauwbörgje. De meeste fietsers geven echter niet aan dat ze willen oversteken, nemen voorrang en verminderen daarbij geen snelheid. Doordat de oversteek dicht tegen Blauwbörgje aan ligt, zien automobilisten de overstekende fietsers niet altijd op tijd.

Door het fietspad uit te buigen en de oversteek iets verder van de bocht af te plaatsen ontstaat een overzichtelijke situatie. Fietsers moeten daarbij gedwongen snelheid verminderen en er is meer afstand tussen bocht en oversteekplaats waardoor de voorrangregeling beter wordt benut. Bovendien ontstaat zo een sterke verbetering in het onderlinge oogcontact tussen de fietsers en automobilisten en kunnen zij elkaars gedrag beter voorspellen. Een ontwerptekening is toegevoegd met daarop een foto van de huidige situatie.

Groen en milieu.
In overleg met de provincie wordt het groen van het talud van de Plataanlaan aangepast vanaf de Hoogeweg tot aan de aansluiting met Zernike. Omwille van de sociale veiligheid hebben wij de provincie voorgesteld om de bomen en struiken uit te dunnen zodat er meer zicht ontstaat vanaf de ringweg op het fietspad. Het groen wordt aangevuld met stinzenplanten. Dit zal niet leiden tot een ander onderhoudsregiem. Het voordeel van het gebruik van deze laagblijvende beplanting is dat er zichtcontact blijft van en naar de ringweg. Het groene talud is van de provincie Groningen en behoort tot de ecologische hoofdstructuur van de stad. Bij de inrichting van het groen is daarmee rekening gehouden en krijgen dieren voldoende beschutting. Uitbreiding van het fietsnetwerk maakt een keuze voor de fiets in plaats van de auto mogelijk en draagt bij aan de duurzaamheid.

Brug.
Ten noorden van de Plataanbrug maakt het Reitdiep een flauwe bocht naar het westen. De nieuw aan te leggen fietsbrug komt vlak voor de bocht te liggen net ten noorden van de bestaande Plataanbrug. Het ontwerp en de vormgeving van deze fietsbrug zijn gebaseerd op de ACM-fietsbrug. De fietsbrug wordt met een breedte van 3,5 meter even breed als de ACM-fietsbrug. De nieuwe fietsbrug bij de Plataanlaan wordt echter uitgevoerd als draaibrug. De fietsbrug krijgt een doorvaartbreedte van 10 meter. Dat is gelijk aan de huidige doorvaartbreedte van de Plataanbrug. De vrije doorvaarthoogte als

de brug is gesloten bedraagt circa 1,30 meter. De landhoofden en het draaipunt van de brug worden opgebouwd van beton. De brug zelf is van staal. De bediening van de beide bruggen is op elkaar afgestemd. Met de provincie Groningen is gekeken naar de doorvaartcondities voor de schepen. Die zijn goed bevonden, ook voor het gebruik als uitwijkroute voor de beroepsvaart.

Archeologie.
Archeologisch ligt het fietspad en de brug in interessant gebied. Voor het fietspad en de brug wordt nauwelijks grond ontgraven. Met de stadsarcheoloog is daarom afgesproken dat er tijdens de uitvoering enkele sleuven worden gegraven voor archeologisch onderzoek.

Beheerparagraaf.
Het fietspad is een uitbreiding van het bestaande fietsnetwerk. Het onderhoudsniveau is volgens de Borgnormen. Voor het materiaalgebruik en de verlichting is gezocht naar duurzame oplossingen. Doordat de fietsbrug een draaibrug is, verbruikt hij aanmerkelijk minder energie dan een omhooggaande brug. Wellicht zullen de bewoners van de westelijke wijken ervoor kiezen om met de fiets naar Zernike te gaan en de auto thuis te laten omdat de bereikbaarheid beter is en aanmerkelijk verkort. De verlichting wordt binnen de richtlijnen toegepast zoals aangegeven in de nota Beleidslijnen Verlichting (juni 2006).

Samen met de provincie Groningen wordt de groeninrichting van het talud van de ringweg aangepast. Het talud eindigt bij het fietspad en is eigendom van de provincie. De afspraken met de provincie voorzien in gelijkblijvende onderhoudskosten van het talud voor de provincie, nadat het samen met de gemeente is ingericht. Naast het fietspad wordt een strook grond van vier meter van de provincie aan de gemeente overgedragen.

De hoofdfietsstructuur van de gemeente Groningen heeft een hoog kwaliteitsniveau van onderhoud. Dat is merkbaar door de toepassing van asfalt en het regelmatig strooien van de paden in de winterperiode. De onderhoudsinspanning richt zich vooral op het begaanbaar houden van het fietspad. Het fietspad en de brug zijn toegankelijk voor de gemeentelijke onderhoudswagens en strooiwagens.

Burgerparticipatie.
Nadat het plankostenkrediet voor het project door de raad beschikbaar is gesteld zijn ook de bewonersorganisaties en de belanghebbende partijen zoals de RUG, de Hanzehogeschool, enkele ondernemers en Strukton als huidige eigenaar van de grond onder het fietspad op de hoogte gebracht van het voornemen van het college om het fietspad met brug aan te leggen. Tussentijds is men schriftelijk op de hoogte gebracht over de voortgang van het project en de aanvraag voor vrijstellingsprocedure van het bestemmingsplan op grond van artikel 19-2 van de oude wet R.O. Op 7 oktober 2009 is voor dezelfde groep een informatiebijeenkomst gehouden waarin men geïnformeerd is over de voortgang en de samenhang met twee nieuw opgestarte projecten voor fietspaden langs de noordelijke ringweg en langs het spoor. De Fietsersbond is schriftelijk geïnformeerd en heeft een kopie van de verslagen ontvangen.

Vorengenoemde partijen zijn op de hoogte gebracht van de inspraak- en vervolgprocedure. De tervisielegging is gepubliceerd in de Groninger Gezinsbode van 10 juni jl. Tijdens de inspraakperiode kon iedereen reageren op het inrichtingsvoorstel. Het inrichtingsvoorstel heeft ter visie gelegen van 10 juni tot 9 juli 2010. Er is één reactie binnengekomen op het voorstel. De Fietsersbond had meerdere suggesties en opmerkingen. In het ontwerp zijn die grotendeels verwerkt. De door de Fietsersbond voorgestelde aanpassing van de fietsoversteek bij Blauwbörgje hebben wij niet over genomen. Zowel de aanpassing van de Fietsersbond als die van ons zijn mogelijk. Wij hebben ervoor gekozen om één oversteek te maken op een punt waar de snelheid van de automobilist en de fietser het laagst is. Naar onze verwachting zal het door de lage snelheid tot minder ernstige conflicten leiden tussen auto en fietser.

Fietsparagraaf.
Het aan te leggen fietspad met fietsbrug maakt onderdeel uit van de fietsnota "Stap op", april 2007.

Planning.
Aanbesteding december 2010, voorbereidende werkzaamheden aannemer tot februari 2011, start uitvoering februari 2011, ingebruikstelling oktober 2011.

Financiële paragraaf.
Oorspronkelijk is in de begroting een raming opgenomen van € 3.000.000,-- voor de uitvoering van het totale project. Destijds is gerekend op een BDU-bijdrage van € 1.200.000,--. Deze BDU-bijdrage was inclusief BTW. De BDU wordt echter exclusief BTW toegekend. Voor de uitvoering van het project had de begroting een bedrag van € 2.800.000,-- moeten vermelden in plaats van de € 3.000.000,-- die destijds is opgenomen. In het project zelf is de haalbaarheid van de opgave uitgewerkt binnen het budget van € 2.800.000,--. De opgave voor het aan te leggen fietspad is inhoudelijk niet wezenlijk gewijzigd en kan binnen het beschikbare budget worden gerealiseerd.

De kosten voor de realisatie van het fietspad en brug Plataanlaan worden geraamd op € 2.800.000,-- inclusief plankosten. Uw raad heeft op 23 april 2008 voor dit project een plankostenkrediet inclusief verwerving van € 600.000,-- verstrekt met als dekking Fietsnota incidentele middelen begroting 2007. Voor de uitvoering van het project vragen wij u het aanvullende bedrag van € 2.200.000,-- beschikbaar te stellen. De kosten van het project worden als volgt gedekt:
a) € 1.008.403,-- uit BDU subsidie bestedingsplan 2008,
b) € 1.191.597,-- uit fietsnota incidentele middelen begroting 2007.

Begrotingswijziging 2010

Betrokken *dienst(en)*	RO/EZ
Naam voorstel	Aanvraag uitvoeringskrediet fietspad en fietsbrug Plataanlaan
Incidenteel / Structureel	Incindenteel
Soort wijziging	Investering
Tijdsplanning krediet	2010-2011

Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05	Verkeer en vervoer	2.200.000	2.200.000	-			-
	Totalen begrotingswijziging	**2.200.000**	**2.200.000**	-	-	-	-

Gelet op het vorenstaande en met overlegging van de op deze aangelegenheid betrekking hebbende stukken, stellen wij u voor te besluiten:

I. het ontwerp van het fietspad en de fietsbrug vast te stellen;

II. voor de realisatie van het fietspad, de fietsbrug Plataanlaan en de aanpassing van de fietsoversteek bij Blauwbörgje een aanvullend uitvoeringskrediet van € 2.200.000,-- beschikbaar te stellen, boven het eerder verstrekte plankostenkrediet van € 600.000,--;

III. het aanvullende uitvoeringskrediet te dekken uit:
   a) € 1.008.403,-- uit bijdragen van derden (BDU);
   b) € 1.191.597,-- uit de fietsnota incidentele middelen begroting 2007;

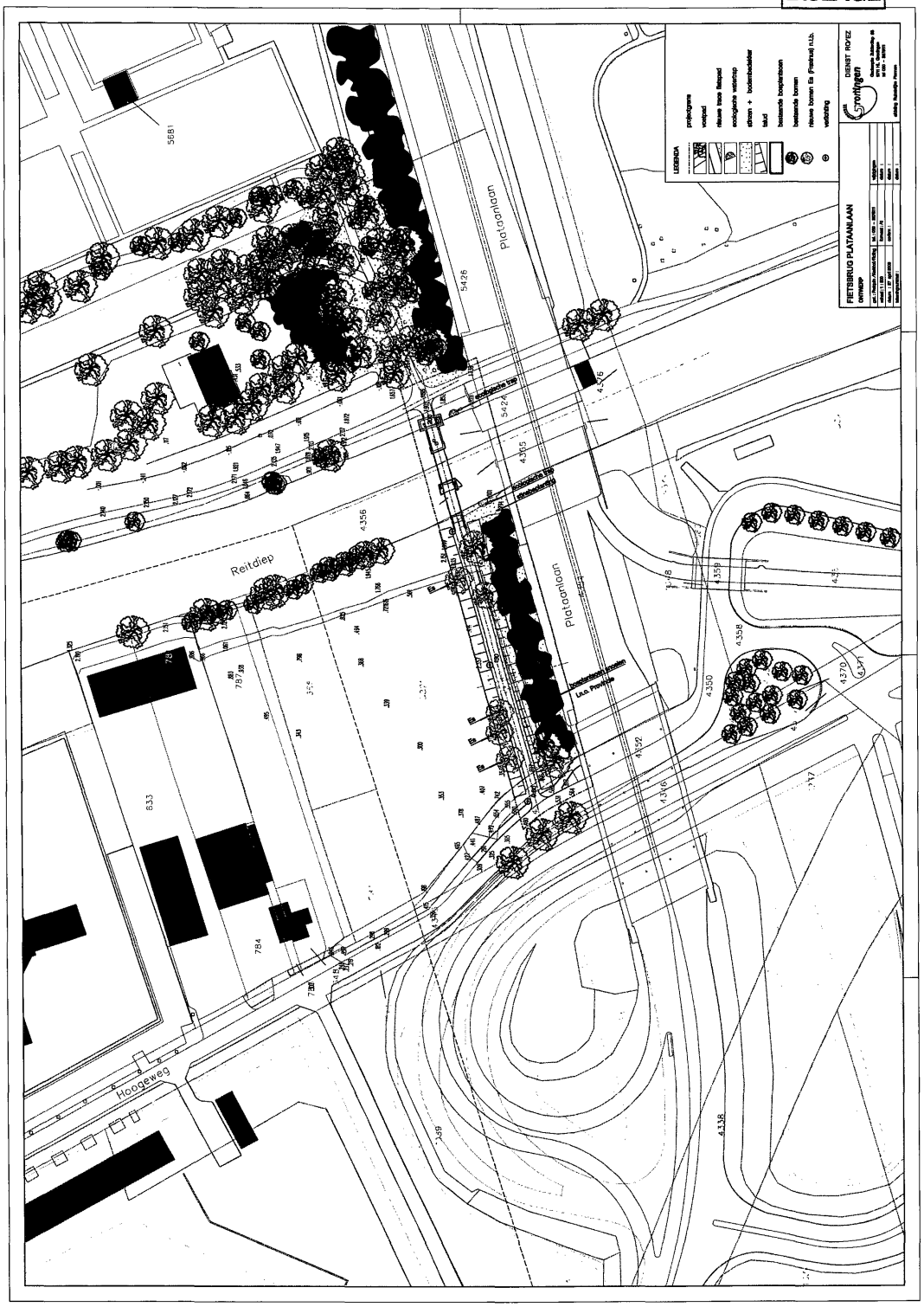
IV. de gemeentebegroting 2010 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

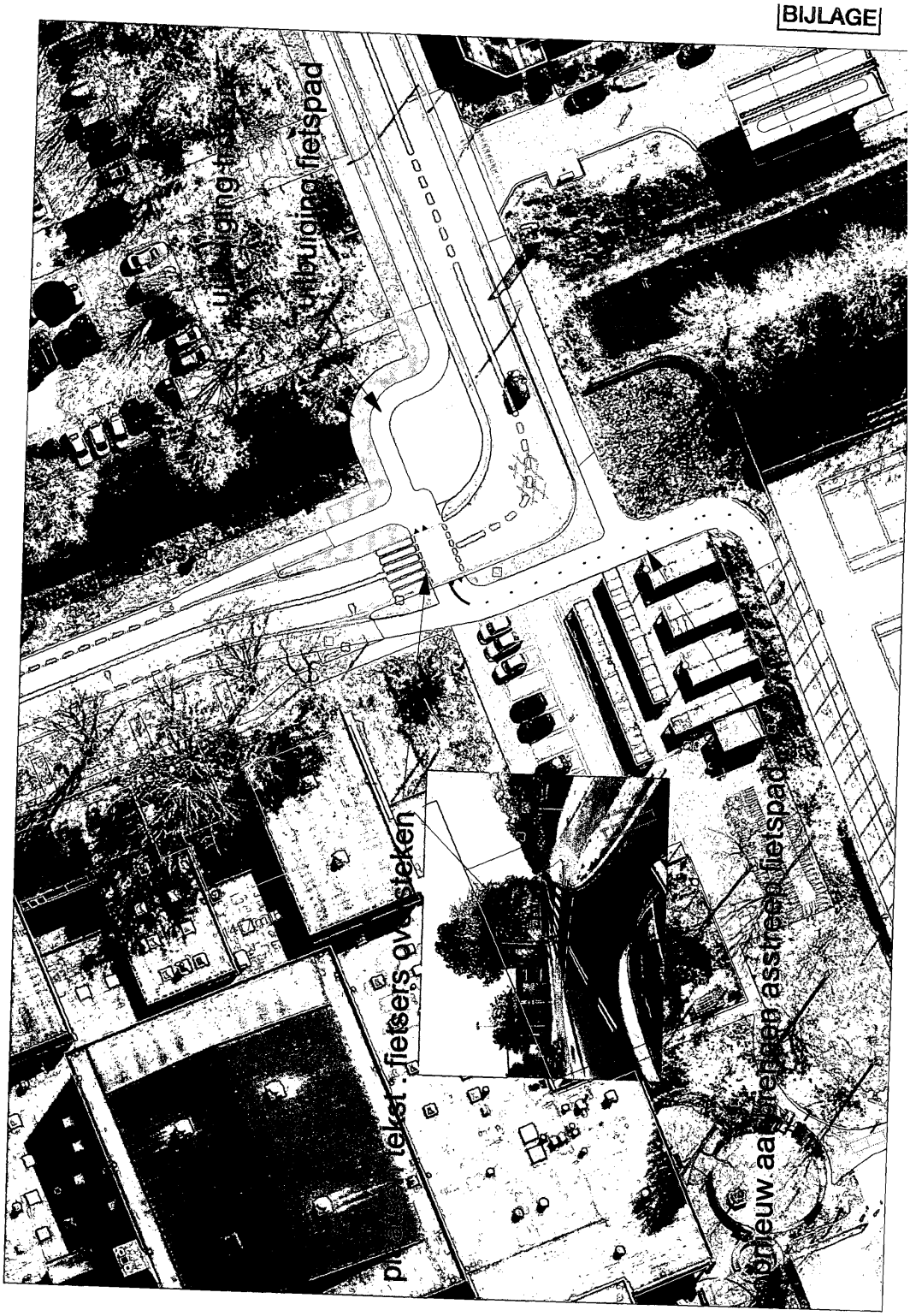
de burgemeester, de secretaris,

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

BIJLAGE


Reitdiep
Hoogeweg
Plataanlaan
Plataanlaan
5681
5426
5424
4305
4356
4316
4359
4358
4350
4370
4371
4338
833
784
787
789
LEGENDA
DIENST RO/EZ
Groningen
FIETSBRUG PLATAANLAAN
Ontwerp

BIJLAGE


uitbreiding fietspad
uitbreiding fietspad
tekst : fietsers oversteken
nieuw aanleggen asstreep fietspad

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,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

de secretaris,

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.

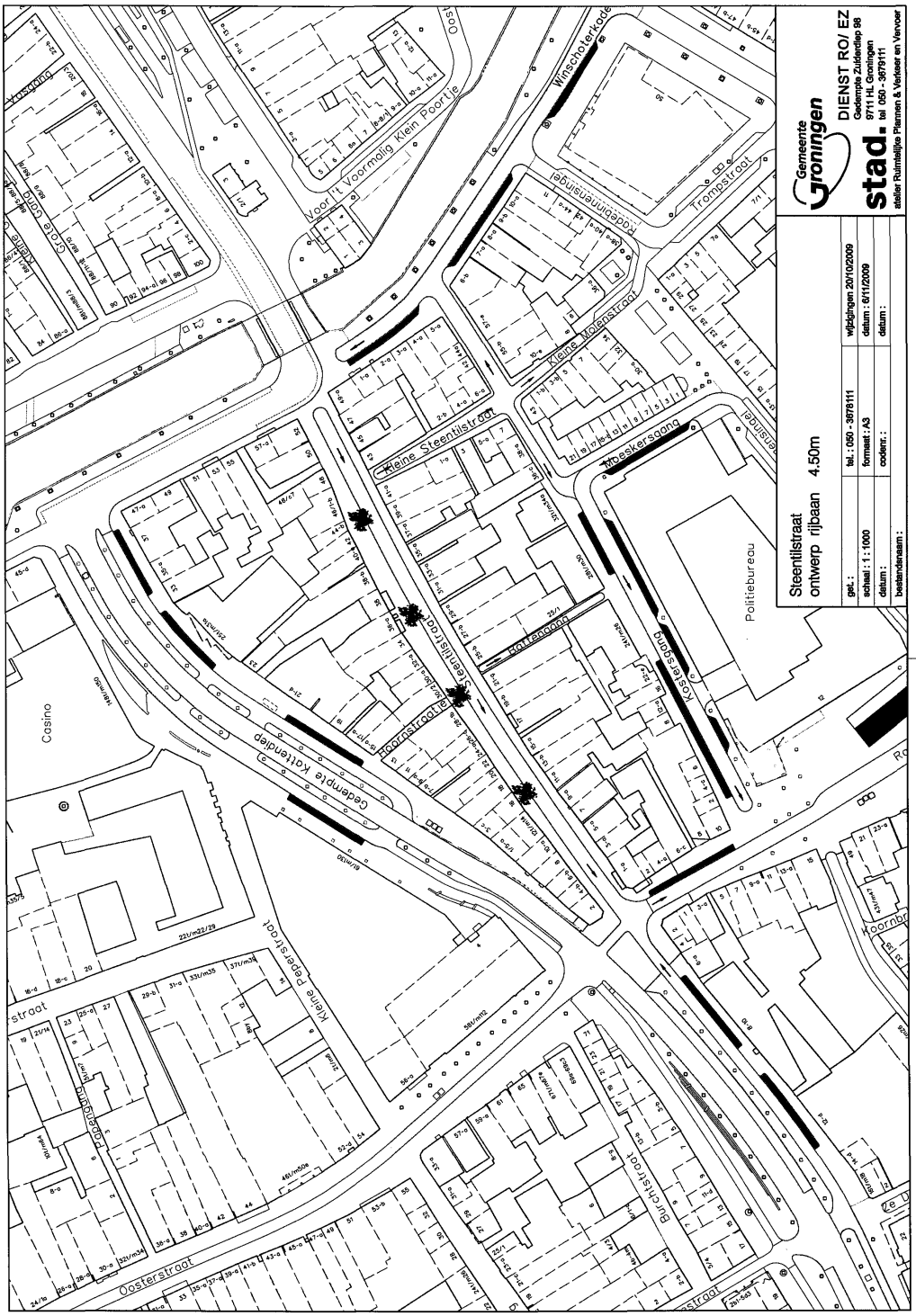
In de raadscommissie verkeer en vervoer kunt u spreektijd aanvragen via de griffier. Wanneer de nota wordt behandeld in de raadscommissie en raad wordt dit gepubliceerd in de Gezinsbode van donderdag in de rubriek stadsberichten. Voorafgaand aan de vergadering.

Raadsvoorstel - gr10.2380728.

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

– HERINRICHTINGSPLAN –

BIJLAGE



Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2010-2011
Ons kenmerk: RO 09.2100110
Registratienummer : GR 10.
Ingekomen op :

Onderwerp: Aanvullend uitvoeringskrediet vastgoedexploitatie Damsterdiep

Groningen, 14 OKT 2010

Aan de raad,

Inleiding.
Het werk aan de parkeergarage vordert zienderogen. Het 1e en 2e compartiment is vrijwel afgerond. Met de staalconstructie van het gebouw van Nijestee is een aanvang gemaakt. In het 3e compartiment is men bezig met de laatste werkzaamheden. Uitgangspunt is de bouwkundige oplevering van de garage medio 2011. In het vierde kwartaal kan de garage dan in gebruik worden genomen. Nijestee is dan nog bezig met de afbouw van zijn hoofdkantoor, die naar verwachting medio 2012 in gebruik genomen kan worden.

In mei van dit jaar hebben wij u een herziene grondexploitatie voor de parkeergarage Damsterdiep voorgelegd. Dit vanwege de extra kosten van ondermeer de post nadeel-compensatie en geluidwerende voorzieningen aan woningen aan het Damsterdiep. Deze extra kosten zijn gedekt door hogere grondopbrengsten en rijkssubsidie. Het voorliggende voorstel betreft de vastgoedexploitatie.

Vastgoedexploitatie (garage).
Bij de vastgoedexploitatie gaat het om de bouwopgave zelf. 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 daarvan 1,9 miljoen euro hoger uitvallen. Het betreft hier kosten van maatregelen die bij de gunning van het project niet zijn voorzien. Ze zijn immers opgetreden bij de uitvoering. Het gaat hier ondermeer om extra palen, andere palen, aanbrengen mobiel stempelraam, andere bouwwijze, extra en intensievere monitoring, externe adviezen, aanvullend en preventief onderzoek, extra eisen van de verzekeraar, overig meerwerk etc. Deze kosten zijn voor een belangrijk deel opgevangen binnen de post onvoorzien, die hiervoor echter ontoereikend is. Dit hebben we ook al gemeld in de staat V.

De kosten samenhangend met de vertraging zijn onderdeel van de arbitragezaak die we hebben lopen. Zowel gemeente als aannemer heeft claims ingediend bij de Raad van Arbitrage. 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

SE.4.C

deze kosten door ons te verhalen zijn op de aannemer. De arbitrage is op 14 juli 2010 behandeld. Het beraad hierover vond 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.

Aanvullend uitvoeringskrediet.
De totale kosten zijn begroot op € 33.412.000,-- op eindwaarde 2012. Voor het gehele bedrag is een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld. De uitgaven tot dusver vallen binnen het verstrekte krediet.
Omdat de uitgaven het uitvoeringskrediet gaan overschrijden, wordt nu een aanvullend uitvoeringskrediet gevraagd van € 1.900.000,--. Daarmee komen de totale kosten op € 35.312.000,--.
Als dekking daarvoor stellen we voor de verwachte toekenning en uitkering van de claim die voorligt bij de Raad van Arbitrage. Mocht de uitspraak echter tot een voor ons negatieve uitkomst leiden, dan zal ons college u een alternatieve dekking voorleggen.

Begrotingswijziging

Begrotingswijziging 2010

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Naam voorstel	Aanvullend uitvoeringskrediet parkeergarage Damsterdiep
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Investering
Tijdsplanning krediet	2010-2011

Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.06	Parkeerbedrijf	1.900.000	1.900.000	-			-
	Totalen begrotingswijziging	**1.900.000**	**1.900.000**	-	-	-	-

Gelet op het vorenstaande en met overlegging van de op deze aangelegenheid betrekking hebbende stukken, stellen wij u voor te besluiten:

I. een aanvullend uitvoeringskrediet van € 1.900.000,-- ten behoeve van de vastgoedexploitatie Damsterdiep te verstrekken en de totale kosten te bepalen op € 35.312.000,--;

II. de kosten te dekken uit:
   a. toekomstige parkeeropbrengsten parkeergarage Damsterdiep € 33.412.000,--;
   b. verwachte inkomsten uit de schadeclaim, voor € 1.900.000,--, neergelegd bij de aannemer vanwege de kosten van vertraging;

III. 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 - gr10.2438365.

Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2010-2011
Ons kenmerk: MD 10.2378645
Registratienummer : GR 10.
Ingekomen op :

Onderwerp: Vergunningenbeleid evenementen "Feesten in Balans II"

Groningen, 22 OKT 2010

Aan de raad,

Voor u ligt ter besluitvorming het Vergunningenbeleid evenementen "Feesten in Balans II". We willen een bruisende binnenstad. We willen de mogelijkheden hiervoor optimaal faciliteren. We denken met dit vergunningenbeleid een kader te hebben ontwikkeld waarin balans is gevonden tussen een bruisende evenementenstad in relatie tot voldoende "geluidsrust" voor Stadjers. Een binnenstad waarin het plezierig wonen, werken en uitgaan is.

In maart 2009 heeft u het beleid " Evenementen in de binnenstad" vastgesteld waarin de ambitie is uitgesproken om de stad een hoogwaardig en aantrekkelijk evenementen-programma te bieden. Juist nu de komende jaren de binnenstad in het teken staat van een grootschalige herinrichting is een aansprekend evenementenprogramma des te belangrijker. Uitwerking hiervan heeft plaatsgevonden in het Afwegingskader topevenementen binnenstad (december 2009), waarin sturing wordt gegeven om spraakmakende evenementen in Groningen te behouden en ruimte te bieden voor nieuwe initiatieven. Door uw raad is in februari 2010 besloten het evenementenbudget te verhogen om een extra kwaliteitsimpuls voor evenementen te kunnen realiseren tijdens de bouwactiviteiten en extra inzet te kunnen leveren om de aantrekkelijkheid van de binnenstad te garanderen en bezoekers te behouden. Groningen heeft als evenementenstad een sterke regionale en landelijke uitstraling. Evenementen en festivals lenen zich bij uitstek voor citymarketing. Het succes van het Glazen Huis is daar een mooi voorbeeld van, maar ook jaarlijks terugkerende evenementen zoals KEI-week en Noorderzon.

Een bruisende evenementenstad bestaat niet zonder een helder vergunningenbeleid, waarin spelregels zijn geregeld. Deze spelregels liggen nu ter besluitvorming voor. Daarin hebben we het initiatiefvoorstel van Student en Stad om het freeriden tegen te gaan opgenomen.

In zijn algemeenheid gaat het in het vergunningenbeleid om een verantwoord samenspel tussen het aantal evenementendagen in met name de binnenstad, die ook een duidelijke woonfunctie heeft, de geluidsproductie (dB) en de eindtijden van evenementen.

SE.4.C

We stimuleren nieuwe evenementenlocaties direct buiten de binnenstad en we gaan werken met een jaarkalender waardoor we grote evenementen meer positie kunnen geven en waardoor we de druk op de Grote Markt/Vismarkt kunnen verminderen.

Bij Groningen horen muziekevenementen. In de binnenstad zoeken we de balans niet in het verlagen van de geluidsnorm, maar in het instellen van een geluidsnorm voor bastonen. Ook kijken we naar de eindtijden. In de binnenstad blijft op donderdag, vrijdag en zaterdag de eindtijd 01.00 uur. Zondag tot en met woensdag wordt de eindtijd in de binnenstad voor muziekgeluid 23.00 uur.

Bij evenementen is een goede communicatie naar burgers van groot belang, zodat bewoners weten wat er in de stad te doen is. Omdat ze graag een evenement bezoeken en ook om te weten waar het geluid vandaan komt. Dus zorgen we voor een website met informatie, die gemakkelijk te vinden is.

Als gezegd: meer dan ooit is het zoeken naar balans. Met de voorstellen in "Feesten in Balans II" kunnen wij u een evenwichtig pakket aanbieden dat ruimte biedt aan een bruisende stad in relatie tot voldoende "geluidsrust" voor Stadjers.

Inspraak.

Ter voorbereiding van deze nota Vergunningenbeleid evenementen is een richtingen-notitie opgesteld voor de start van de discussie. Op 9 december 2009 is de richtingen-notitie besproken in de raadscommissie Beheer en Verkeer. Daarna is het concept vergunningenbeleid ontwikkeld, dat van 3 juni 2010 tot en met 16 juli 2010 in de inspraak is geweest. In het bijgevoegde eindverslag inspraak vindt u uitgebreide informatie over de gevolgde inspraakprocedure en de uitkomsten daarvan.

Meest besproken onderwerpen bij de inspraak zijn geluid, eindtijden, aantal evenementen, klachten en kosten voor organisatoren.
Evenementenorganisatoren vinden de voorgestelde maatregelen een risico voor een aantrekkelijke evenementenstad. Bewoners geven aan dat de voorstellen wat hen betreft niet ver genoeg gaan en dat ze een verdere beperking op prijs zouden stellen zodat er meer aan de bewonersbelangen tegemoet wordt gekomen.
De inspraakreacties zijn verwerkt in bijgevoegd eindverslag met daarbij de reactie van de gemeente. De inspraakreacties liggen voor u ter visie.

Op basis van de inspraakreacties stellen wij u voor de beleidsnota "Feesten in Balans II" op de volgende vier punten aan te passen ten opzichte van de eerdere versie. Voor een onderbouwing ervan verwijzen wij u naar beleidsvoorstellen en de samenvatting.

1. Eindtijd donderdag binnenstad te bepalen op 01.00 uur.

In het concept "Feesten in Balans II" stelden we voor om de eindtijden voor muziekgeluid op zondag tot en met donderdag te vervroegen van 01.00 uur naar 23.00 uur.
Gelezen de inspraakreacties en gelet op het feit dat de donderdagavond in de binnenstad bij uitstek een uitgaansavond is, stellen we voor de eindtijd op donderdag in de

binnenstad, net als op vrijdag en zaterdag, te behouden op 01.00 uur.

Om de druk op de Grote Markt/Vismarkt te verminderen, stimuleren wij het gebruik van andere evenementenlocaties, zoals Westerhaven, Ebbingekwartier, Damsterdiepplein en Ossenmarkt. Voor deze locaties geldt maatwerk qua geluidsnorm en aantal evenementen per jaar. Wat eindtijden betreft gelden voor deze locaties de reguliere eindtijden van buiten de Diepenring (zo. - don. 23.00 u, vrij., zat. 24.00 u). Deze locaties zijn hierdoor uitermate geschikt voor grote evenementen die overdag/begin van de avond plaatsvinden. Gelet op dichte bewoning worden de reguliere eindtijden van buiten de Diepenring toegepast.

2. Aantal evenementen op de Grote Markt/Vismarkt.

Niet weersproken wordt dat de Grote Markt/Vismarkt gewilde evenementenlocaties zijn. Op de Grote Markt/Vismarkt was 50 x per jaar een evenement met een aanmerkelijke geluidsproductie toegestaan. Zoals hierboven aangegeven stimuleren wij het gebruik van andere evenementenlocaties, zoals Westerhaven, Ebbingekwartier, Damsterdiepplein en Ossenmarkt. We gaan werken met een jaarkalender. Dit betekent dat we u voorstellen de gebruiksfrequentie van de Grote Markt/Vismarkt te verlagen en te bepalen op 40 x per jaar.

3. Aanvraagtermijn grote evenementen 14 weken.

De aanvraagtermijn voor grote evenementen was 12 weken. In eerste instantie stelden we u voor om de aanvraagtermijn te verlengen naar 16 weken. Gelet op de bezwaren van evenementenorganisatoren stellen we u nu voor te besluiten de aanvraagtermijn vast te stellen op 14 weken.
Dit voorstel leidt tot een wijziging van artikel 2:19 APVG 2009. Als bijlage is opgenomen de verordening tot wijziging van dit artikel.

4. Invoering nieuwe geluidsnorm voor bastonen.

Geluidsklachten worden in veel gevallen veroorzaakt door bastonen. We stelden in de conceptnota voor om in 2011 ervaring op te gaan doen met het meten van bastonen in een dB(C) geluidsnorm. We vinden het, gelet op de klachten over bastonen, op zijn plaats om al eerder dan aanvankelijk gepland (2012) een dB(C) norm op te leggen. Dat doen we als volgt. We onderzoeken welke norm in dB(C) aan de ene kant werkbaar is voor een muziekevenement en aan de andere kant een vermindering van overlast door bastonen geeft. Uiterlijk 1 juni 2011 willen we een voorlopige geluidsnorm dB(C) opleggen in de evenementenvergunningen. Aan het einde van 2011 evalueren we en stellen we de geluidsnorm definitief vast.

Voor het overige zien wij op basis van de ingediende inspraakreacties op dit moment geen aanleiding om de voorstellen in "Feesten in Balans II" te wijzigen. Op veel besproken onderwerpen in de inspraakreacties, zoals de geluidsnorm, geven we hierna nogmaals ons standpunt.

1. Geluidsnorm 85 dB(A) in de binnenstad.

De geluidsnorm 85 dB(A) is na inspraak vastgesteld in 2004. We zien geen aanleiding om voor **de binnenstad** de geluidsnorm dB(A) lager vast te stellen. Het is onze ambitie om een aantrekkelijke evenementenstad te zijn en te blijven. Daarbij passen aansprekende muziekfestivals, juist in de binnenstad.
Omdat we tegelijkertijd het belangrijk vinden dat de binnenstad een duidelijke woonfunctie heeft, houden we ook rekening met het belang van bewoners. Dat doen we door:

1. eindtijden op zondag tot en met woensdag te vervroegen naar 23.00 uur;
2. maximaal aantal evenementen met aanmerkelijk geluid per locatie vast te stellen door de dagentelling;
3. een geluidsnorm voor bastonen op te leggen;
4. buiten de binnenstad stellen we voor om de geluidsnorm te verlagen naar 70 dB(A), dit geldt ook voor sportevenementen (speakers en achtergrondmuziek) in de binnenstad. Met daarbij de nuancering, dat als een muziekprogramma in de binnenstad (livemuziek op podium) onderdeel uitmaakt van het sportevenement, dan geldt voor dit muziekonderdeel de geluidsnorm van 85 dB(A) tijdens de duur van het muziekprogramma.

2. Regelgeving.

Vooral evenementenorganisatoren wijzen op een veelheid aan regels. Gelet op de vele aspecten die aan het houden van een evenement in de openbare ruimte zijn verbonden, is regelgeving binnen een vastgesteld kader noodzakelijk.
Veiligheid bij evenementen wordt een steeds belangrijker thema, ook landelijk. Dit werkt door in de voorwaarden die aan vergunningverlening worden gesteld, zoals inzet van beveiliging. De organisator van een evenement is als eerste verantwoordelijk voor de organisatie van een goed en veilig evenement en dus ook voor de daaraan verbonden kosten. De inzet van politie richt zich primair op de handhaving van de openbare orde en veiligheid en niet op de beveiliging van het evenement.

3. Duurzaamheid.

Groningen wil de duurzaamste gemeente van Nederland worden. Ook bij de organisatie van evenementen is duurzaamheid een thema. Vermeldenswaardig is dat Stichting Noorderzon als eerste in Nederland de Green Key voor jaarlijks terugkerende publieksevenementen heeft gekregen. Dit internationale keurmerk voor duurzame en milieuvriendelijke bedrijven en organisaties in de toerisme- en recreatiebranche wordt uitgereikt door Stichting Keurmerk Milieu, Veiligheid en Kwaliteit (KMVK).

4. Handhaving en klachten.

Zoals het nu lijkt valt handhaving evenementen volgend jaar onder de vakdirectie Stadstoezicht (i.o.). Stadstoezicht (i.o.) heeft de regie bij handhaving. Daarbij blijft preventieve handhaving een belangrijke rol spelen. Dat betekent dat de opbouwfase bijzondere aandacht heeft, maar ook dat bekende overtreders te maken kunnen krijgen

met een preventieve dwangsom. Zeker bij meerdaagse evenementen lijkt een preventieve dwangsom goed te werken.

Als er klachten zijn over een evenement, dan komen deze tijdens het evenement vaak binnen bij de meldkamer van de Regiopolitie of de Milieu-inspectie. Daarnaast hebben we het Meldpunt Overlast en Zorg waar mensen met hun klacht terecht kunnen. De regie van klachtafhandeling ligt bij de Milieudienst.
We vinden het belangrijk dat organisatoren van evenementen, ook als een klacht ongegrond is, goede informatie krijgen van de gemeente over het aantal klachten en de aard van de klachten.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

I. de nota "Feesten in Balans" Vergunningenbeleid voor evenementen in te trekken per 1 januari 2011;
II. de nota Vergunningenbeleid evenementen "Feesten in Balans II" vast te stellen;
III. de wijziging van artikel 2:19 van de Algemene Plaatselijke Verordening 2009 vast te stellen en deze in werking te laten treden per 1 januari 2011;
IV. deze besluiten bekend te maken door plaatsing in het gemeenteblad en te publiceren in de Groninger Gezinsbode.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

de secretaris,

drs. L.J. (Leo) Bosdijk.

Raadsvoorstel - gr10.2438365.

- ONTWERP -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van Groningen van (bijlage raadsverslag nr.);

Gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;

HEEFT BESLOTEN:

vast te stellen de verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 (APVG 2009).

Artikel I Wijziging verordening.
Artikel 2:19 (Vergunning evenement) lid 2, aanhef en sub a en b van de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 komen als volgt te luiden:

2. In afwijking van het bepaalde in artikel 1:3 kan de burgemeester besluiten de aanvraag niet te behandelen, indien de termijn tussen indiening van de aanvraag en het tijdstip waarop de aanvrager de vergunning nodig heeft korter is dan onderstaande termijnen:
   a. voor aanvragen voor een vergunning voor grote evenementen geldt een termijn van veertien weken;
   b. voor aanvragen voor een vergunning voor middelgrote evenementen geldt een termijn van zes weken;

Artikel II Inwerkingtreding.
Deze verordening treedt in werking op 1 januari 2011.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van

De griffier, De voorzitter,

D.H. Vrieling. dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

Toelichting

Artikel 2:19 Vergunning evenement.
In dit artikel wordt in lid 2 sub a en b gewijzigd. Er zijn drie categorieën evenementen. Klein, middelgroot en groot.
Kleine evenementen zijn niet vergunningplichtig, maar kunnen volstaan met een melding.
Dit is geregeld in artikel 2:20 APVG 2009 (uitzondering vergunningplicht).
Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen grote en middelgrote evenementen.
Van een groot evenement spreken we wanneer er meer dan 2000 bezoekers worden verwacht en het evenement vraagt om het treffen van een groot aantal fysieke maatregelen waarbij doorgaans het risico met betrekking tot de openbare orde en veiligheid groot is.
De aanvraagtermijn is 14 weken.

Van een middelgroot evenement spreken we bij evenementen van 100 tot 2000 bezoekers waarbij niet of weinig fysieke maatregelen worden getroffen en waarbij doorgaans het risico met betrekking tot de openbare orde en veiligheid weinig tot matig is. De aanvraagtermijn is 6 weken.

Een evenement met minder dan 2000 bezoekers, maar met een groot aantal fysiek maatregelen en/of een groot risico met betrekking tot openbare orde en veiligheid wordt aangemerkt als een groot evenement.

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

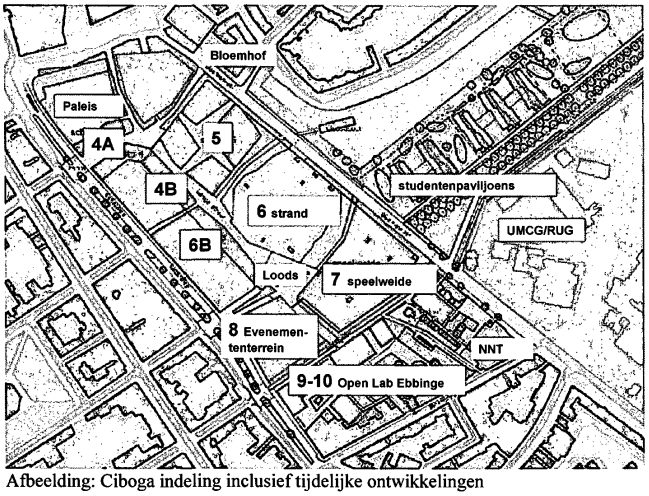
Sleutelprojectenrapportage
Januari – April 2010

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

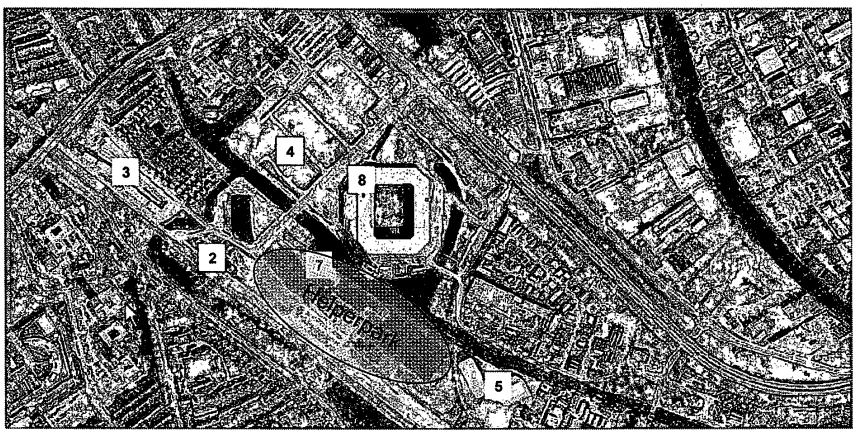
Stand van de kredieten

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

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

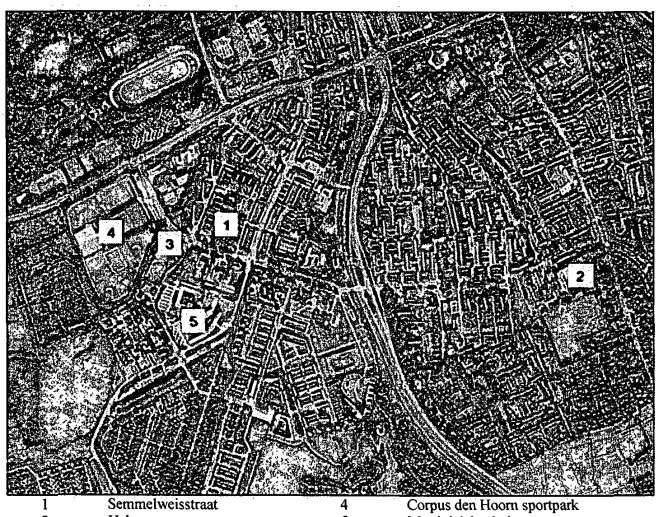
Besluit 23-20-1996, nr. 5f	3.857.000
Besluit 26-05-1999, nr. 5k	4.538.000
Besluit 17-10-2001, nr. 9	406.000
Besluit 18-10-2006, nr. 6c	14.940.000
Besluit 27-09-2007, nr. 6g	3.256.000
Totaal toegestane kosten van het plan	**26.997.000**

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

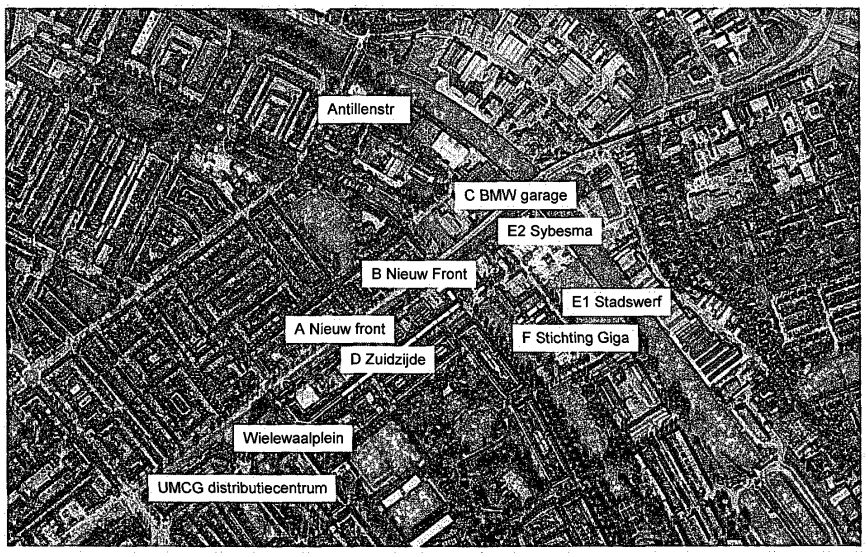
Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	**5.523.000**

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

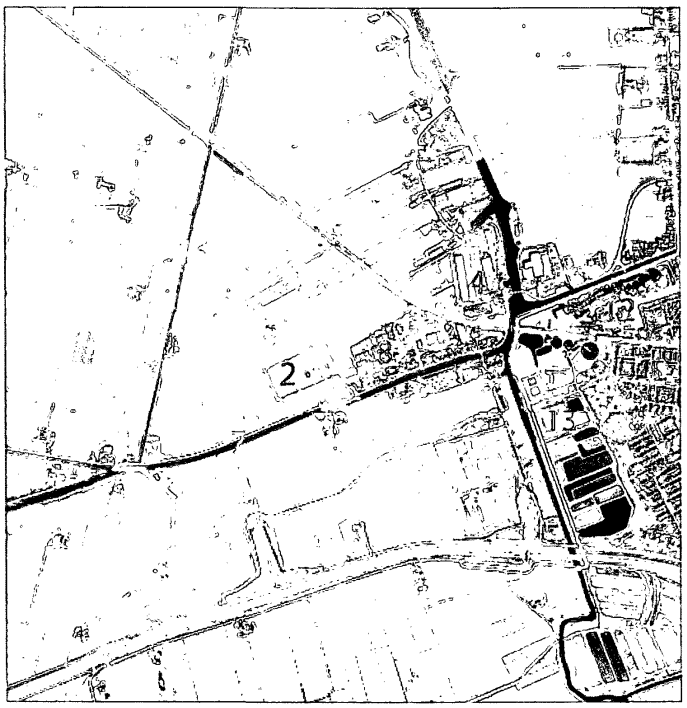
	127.000

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.

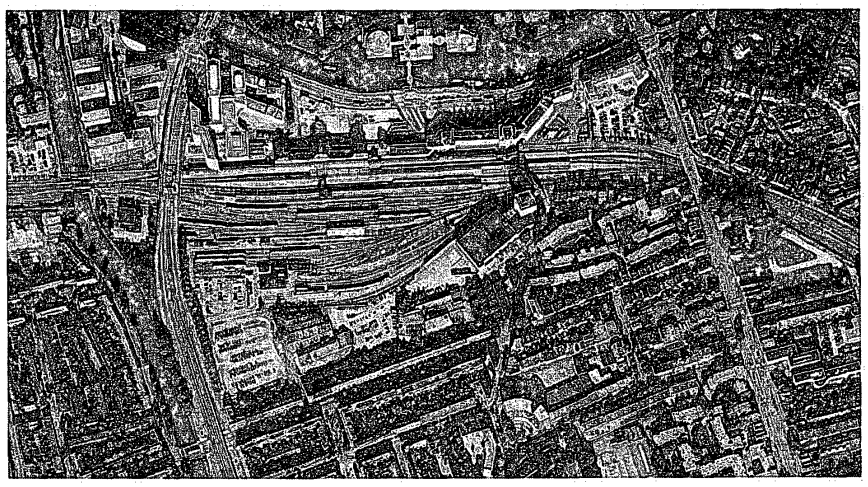
Ten slotte is er nog sprake van een risico met betrekking tot investeringen op het stationsgebied die noodzakelijk zijn voor de aanlanding van de tram, voor zover deze investeringen nog niet zijn opgenomen in het Raamwerk Regiorail. We verwachten dat deze investeringen maximaal €20 miljoen zijn. Voor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

Bestuursdienst

Telefoon (050) 3678111/ Theo Zaal
Onderwerp Evaluatie afsluiting Koeriersterweg

De leden van de raad van de
gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Datum - 2 SEP 2010 Bijlage(n) 2 Ons kenmerk RO10.2303083

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte mevrouw/heer,

Tijdens de raadsvergadering van 28 mei 2008 hebben wij bij het onderwerp 'aanleg busbaan Koeriersterweg' uitvoerig gediscussieerd over ons voorstel de Koeriersterweg af te sluiten voor alle gemotoriseerd verkeer met uitzondering van lijnbussen en taxi's. Een maatregel die naar ons idee in het belang is van de verkeersveiligheid. Over ons voorstel zijn door bewoners en raadsleden nogal wat twijfels geuit: afsluiting zou (kunnen) leiden tot verkeersonveilige situaties in andere delen van de wijk.

Op verzoek van uw raad hebben wij toegezegd in Laanhuizen een 0-meting te houden en gedurende anderhalf jaar het verkeer te monitoren. De wijze van meten is in goed overleg met de wijkraad Laanhuizen tot stand gekomen. Hierover hebben wij u per brief van 6 oktober 2008 geïnformeerd. In deze brief hebben wij de verwachting uitgesproken de resultaten van de metingen in het voorjaar van 2010 met u te kunnen evalueren. De uitkomsten van de metingen zijn vervolgens geanalyseerd waardoor de planning is bijgesteld. In een brief aan de leden van de raadscommissie Beheer en Verkeer van 5 januari 2010 hebben wij de verwachting uitgesproken de resultaten van het onderzoek in augustus 2010 aan te kunnen bieden. De metingen en de analyse van de uitkomsten daarvan zijn onlangs afgerond. Hieronder informeren wij u erover.

Het onderzoek
In februari 2008 hebben wij in de wijk Laanhuizen een zogenaamd kentekenonderzoek laten uitvoeren. Met behulp van deze 0-meting is inzicht verkregen in het aandeel doorgaand verkeer door de wijk en in het gebruik van de toegangswegen tot de wijk. Op de toegangswegen tot Laanhuizen zijn de kentekens geregistreerd van voertuigen die de wijk Laanhuizen in- en uitreden. Het onderzoek vond plaats op dinsdag 5 februari 2008 van 07.00-09.00, van 12.00-13.00 en van 16.00-18.00 uur.

In december 2009 werd de Koeriersterweg (aan de westzijde) afgesloten voor het autoverkeer en op dit moment is de wijk alleen nog bereikbaar via de Paterswoldseweg.

SE.4.C

Dit had gevolgen voor de verkeersstromen in en rond de wijk. In vervolg op de 0-meting van 2008 hebben we op 16 maart en 13 april 2010 opnieuw kentekenonderzoeken laten uitvoeren, de zogenaamde evaluatiemeting [1].

Aandeel doorgaand verkeer door Laanhuizen
Gedurende de onderzoeksperiode was voor de afsluiting van de Koeriersterweg ongeveer 58% van het geregistreerde gemotoriseerde verkeer in de wijk Laanhuizen doorgaand verkeer.

Circa 42% van het gemotoriseerde verkeer had een herkomst of een bestemming in de wijk. Met de afsluiting van de Koeriersterweg voor het autoverkeer is er niet langer sprake van doorgaand verkeer door de wijk Laanhuizen. Afgezien van een enkele personenauto die de wijk inrijdt via de Koeriersterweg en verlaat via de Verzetsstrijderslaan (of andersom). Deze aantallen zijn echter verwaarloosbaar klein. Bovendien kan het hier gaan om een koeriersdienst, vuilniswagen, etc.

Gebruik toegangswegen naar Laanhuizen
Voor de afsluiting van de Koeriersterweg werd de aansluiting van de Koeriersterweg op de Paterswoldseweg in de ochtendspits gebruikt door ongeveer 785 motorvoertuigen. Na de afsluiting is dit aantal gedaald naar circa 140, een afname van ruim 80%! Ook tijdens het middaguur en in de avondspits is het verkeersaanbod op deze locatie fors gedaald. Tijdens het middaguur van 160 naar 55 motorvoertuigen en tijdens de avondspits van 680 naar 140 motorvoertuigen.

De aansluiting van de Verzetsstrijderslaan op de Paterswoldseweg werd voor de afsluiting van de Koeriersterweg tijdens de ochtendspits gebruikt door circa 240 motorvoertuigen. Na de afsluiting is dit aantal toegenomen tot 375 motorvoertuigen, een stijging van 55%. Tijdens het middaguur is het verkeersaanbod op deze locatie gestegen van 80 naar 105 en tijdens de avondspits van 225 naar 265. Dit betekent dat meer verkeer via deze toegangsweg de wijk binnenkomt en verlaat. Naar alle waarschijnlijkheid heeft dit te maken met de herkomst dan wel bestemming van verkeer buiten de wijk. In veel gevallen zal deze liggen in het zuiden of ten zuiden van de stad. Bovendien voert de kortste route tussen de wijk en het hoofdwegennet via de Paterswoldseweg en de Leonard Springerlaan.

Wij hebben de verkeersveiligheid onderzocht op het kruispunt Verzetstrijderslaan/ Paterswoldseweg. Naar onze mening is er geen sprake van verkeersonveiligheid. Uit de cijfers blijkt dat in de laatste vijf jaar zich hier geen ongevallen hebben voorgedaan.

Verkeer met een bestemming of een herkomst in Laanhuizen
Ongeveer 43% van het bestemmings- en herkomstverkeer naar en van Laanhuizen maakte voor de afsluiting van de Koeriersterweg gebruik van de westelijke toegang tot de wijk, 29% gebruikte de toegang Paterswoldseweg/Koeriersterweg en circa 28% ge-

[1] De onderzoeken zijn bij de stukken gevoegd

bruikte de toegang Paterswoldseweg/Verzetsstrijderslaan. Na de afsluiting van de Koeriersterweg gebruikt 30% van het verkeer de Koeriersterweg ter hoogte van de Paterswoldseweg als toegang tot de wijk. Via de Verzetsstrijderslaan rijdt 70% van het verkeer.

Wachttijdmeting uitgaand verkeer
Tijdens de evaluatiemeting is de gemiddelde wachttijd voor het autoverkeer om Laanhuizen gemeten. Over het algemeen bleek deze vrij laag. Linksafslaand verkeer staat langer te wachten dan rechtsafslaand verkeer, dit heeft onder andere te maken met het feit dat linksafslaande automobilisten twee verkeersstromen moeten kruisen. De gemiddelde wachttijd voor het linksafslaande verkeer varieert van ongeveer 9 tot 28 seconden. Incidenteel staat het verkeer dat de wijk wil verlaten langer te wachten, soms meer dan twee minuten.

Verkeersintensiteiten op de omliggende wegen
Rond Laanhuizen beschikken we over drie permanente verkeerstelpunten, te weten op de Peizerweg (ter hoogte van de spoorwegovergang), op de Paterswoldseweg (ter hoogte van de Zuidelijke Ringweg) en op de Leonard Springerlaan (ter hoogte van de Westelijke Ringweg).

De afsluiting van de Koeriersterweg heeft nauwelijks effect gehad op de verkeersintensiteiten op deze verkeerstelpunten. Op de Peizerweg is de intensiteit met 5.200 motorvoertuigen per etmaal vrijwel constant gebleven. Op de Leonard Springerlaan en de Paterswoldseweg bedraagt de intensiteit circa 11.500 motorvoertuigen per etmaal voor en na de afsluiting van de Koeriersterweg.

Resumé
- Het doorgaande verkeer door de wijk Laanhuizen is na de afsluiting van de Koeriersterweg verdwenen.
- Het totale verkeersaanbod op de Koeriersterweg ter hoogte van de Paterswoldseweg is gedaald met circa 80%.
- Het totale verkeersaanbod op de Verzetsstrijderslaan ter hoogte van de Paterswoldseweg is gestegen met circa 35%.
- De gemiddelde wachttijd om Laanhuizen te verlaten bedraagt maximaal 28 seconden.
- De verkeersintensiteiten op de wegen rond Laanhuizen zijn vrijwel constant gebleven na de afsluiting van de Koeriersterweg.

Al met al kan gesteld worden dat de afsluiting van de Koeriersterweg voor alle gemotoriseerd verkeer met uitzondering van lijnbussen en taxi's zowel voor de Koeriersterweg als voor de wijk voornamelijk positieve effecten heeft gesorteerd. Het belangrijkste is dat in de wijk een verkeersveiligere situatie is ontstaan.

Op 22 juni 2010 hebben wij met de wijkraad Laanhuizen het verkeersonderzoek

Volgvel 3

besproken. De wijkraad concludeert dat de wijk als gevolg van de afsluiting rustiger, stiller en schoner is geworden. De wachttijd 'de wijk uit' bij het kruispunt Koeriersterweg – Paterswoldseweg is incidenteel te lang. Wij hebben toegezegd deze situatie opnieuw met de wijkraad te bespreken bij de uitwerking van de HOV-as 3e fase; een van de maatregelen is namelijk een verkeersregelinstallatie op dit kruispunt. De wijkraad vond het opvallend dat bij een enquête voor alle bewoners, geen van hen opmerkingen heeft gemaakt over de afsluiting van de Koeriersterweg.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

BI GE

Kentekenonderzoek wijk Laanhuizen Groningen

- Definitief rapport -

Gemeente Groningen

Collegebrief - gr10.2374591.

Projectomschrijving	Kentekenonderzoek wijk Laanhuizen Groningen
Opdrachtgever	Gemeente Groningen
Projectnummer	BT-GNE-08-004
Datum	25 februari 2008
Status	Definitief
Projectleider	J. van Doorne
Akkoord projectleider	

Inhoud

1	**Inleiding**	**3**
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel	3
1.3	Leeswijzer	3
2	**Onderzoeksopzet en uitvoering onderzoek**	**4**
2.1	Ligging	4
2.2	Locatie telpunten	4
2.3	Onderzoeksmethode	5
3	**Onderzoeksresultaten**	**6**
3.1	Algemeen	6
3.2	Gebruik ontsluiting Westelijke rondweg	6
3.3	Doorgaand verkeer door wijk Laanhuizen	7
3.4	Conclusie	7

Bijlage 1 **8**
Aantal geregistreerde voertuigen per telpunt, dinsdag 5 februari 2008 8

Bijlage 2.1 **9**
Herkomst/bestemmingsmatrices, dinsdag 5 februari, 7.00 – 9.00 uur 9

Bijlage 2.1 - vervolg **10**
Herkomst/bestemmingsmatrices, dinsdag 5 februari, 7.00 – 9.00 uur 10

Bijlage 2.2 **11**
Herkomst/bestemmingsmatrices, dinsdag 5 februari, 12.00 – 13.00 uur 11

Bijlage 2.2 - vervolg **12**
Herkomst/bestemmingsmatrices, dinsdag 5 februari, 12.00 – 13.00 uur 12

Bijlage 2.3 **13**
Herkomst/bestemmingsmatrices, dinsdag 5 februari, 16.00 – 18.00 uur 13

Bijlage 2.3 - vervolg **14**
Herkomst/bestemmingsmatrices, dinsdag 5 februari, 16.00 – 18.00 uur 14

Bijlage 3.1 **15**
Herkomst/bestemming per telpunt, dinsdag 5 februari, 7.00 – 9.00 uur 15

Bijlage 3.1 - vervolg **16**
Herkomst/bestemming per telpunt, dinsdag 5 februari, 7.00 – 9.00 uur 16

Bijlage 3.2 **17**
Herkomst/bestemming per telpunt, dinsdag 5 februari, 12.00 – 13.00 uur 17

Bijlage 3.2 - vervolg **18**
Herkomst/bestemming per telpunt, dinsdag 5 februari, 12.00 – 13.00 uur 18

Bijlage 3.3 **19**
Herkomst/bestemming per telpunt, dinsdag 5 februari, 16.00 – 18.00 uur 19

Bijlage 3.3 - vervolg **20**
Herkomst/bestemming per telpunt, dinsdag 5 februari, 16.00 – 18.00 uur 20

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De verkeerssituatie rond het kruispunt Koeriersterweg – Peizerweg is niet optimaal. Hierbij is met name de subjectieve verkeersveiligheid in het geding. De gemeente Groningen heeft - tegen de wens van de bewoners in - in het verleden voorgesteld de Koeriersterweg ter hoogte van de Peizerweg af te sluiten voor het gemotoriseerde verkeer, uitgezonderd het busverkeer. Vanwege de hoge verkeersintensiteiten op de Paterswoldseweg en de regelmatige sluiting van de spoorwegovergang ziet een aantal bewoners van de wijk Laanhuizen de route via de Koeriersterweg – Peizerweg echter als een goede alternatieve route. Om aan de wens van de bewoners tegemoet te komen, heeft de gemeente Groningen toegezegd onderzoek te doen naar de effecten van het instellen van éénrichtingverkeer.

1.2 Doel

De gemeente Groningen geeft als hoofddoel van het onderzoek aan het verkrijgen van inzicht in de verkeersintensiteit (in- en uitgaand verkeer) op de westelijke ontsluiting – Koeriersterweg- van de wijk Laanhuizen. De gemeente Groningen heeft BonoTraffics bv opdracht verleend voor het uitvoeren van een kentekenonderzoek, op basis waarvan de belasting van de westelijke ontsluiting richting de Laan 1940-1945 kan worden bepaald. Tevens wordt met het onderzoek de omvang van de doorgaande verkeersbeweging tussen de Laan 1940-1945 en de Paterswoldseweg (v.v.) via de Koeriersterweg in beeld gebracht.

1.3 Leeswijzer

De resultaten van het onderzoek zijn in voorliggende rapportage uiteengezet. In hoofdstuk 2 is de opzet en de uitvoering van het onderzoek toegelicht. In hoofdstuk 3 zijn de resultaten uiteengezet.

2 Onderzoeksopzet en uitvoering onderzoek

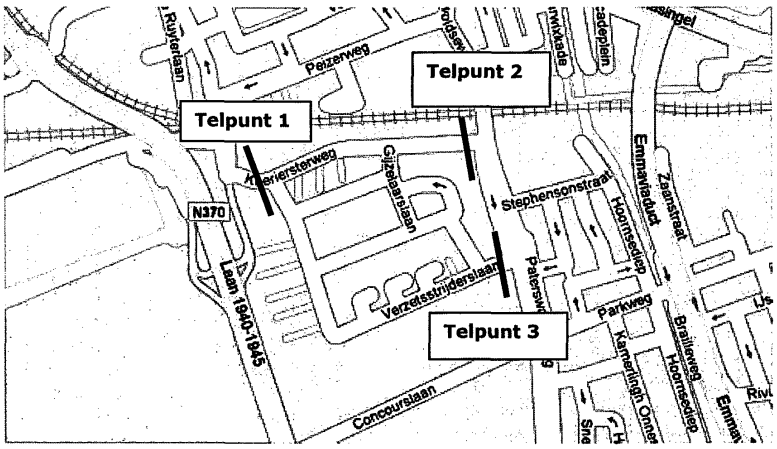
2.1 Ligging

De wijk Laanhuizen is gelegen in het westen van Groningen en bevindt zich ten oosten van de westelijke rondweg (Laan 1940-1945) van Groningen. De wijk wordt verder begrensd door in het noorden de spoorlijn Groningen - Leeuwarden (v.v.) en in het oosten de Paterswoldseweg. Ten zuiden van de wijk Laanhuizen bevindt zich een aantal werkgelegenheids- en evenementenvoorzieningen, waaronder het Martiniplaza. De wijk Laanhuizen wordt door drie wegen op zowel de westelijke rondweg (Laan 1940-1945) als op de Paterswoldseweg ontsloten. De Koeriersterweg ontsluit de weg in westelijke richting op de Laan 1940-1945 en in oostelijke richting op de Paterswoldseweg. De Verzetsstrijderslaan ontsluit de wijk tevens op de Paterswoldseweg, iets ten zuiden van de Koeriersterweg.

2.2 Locatie telpunten

Op drie telpunten zijn de kentekens geregistreerd van voertuigen die de wijk Laanhuizen in Groningen in en uit rijden. Het betreft de volgende drie punten:

- Telpunt 1 - Koeriersterweg, tussen de Verzetsstrijderslaan en de aansluiting met de westelijke rondweg (Laan 1940-1945).
- Telpunt 2 - Koeriersterweg, tussen de Paterswoldseweg en de westelijke parallelrijbaan van de Paterswoldseweg.
- Telpunt 3 - Verzetsstrijderslaan, tussen de Paterswoldseweg en de westelijke parallelrijbaan van de Paterswoldseweg.



Afbeelding 1: Overzicht telpunten kentekenonderzoek

2.3 Onderzoeksmethode

Wijze van registreren
Tijdens het kentekenonderzoek zijn in totaal zes waarnemers ingezet. Per telpunt waren telkens twee waarnemers actief. Een van de waarnemers registreerde alle voertuigen die de wijk Laanhuizen in reden. De andere waarnemer registreerde alle voertuigen die de wijk Laanhuizen uit reden.

De kentekens van de passerende voertuigen werden handmatig op een registratieformulier genoteerd. Hierbij werden telkens de 1e vier karakters van het kenteken van het passerende voertuig opgeschreven. Er wordt bij kentekenonderzoeken vrijwel altijd gewerkt met de 1e vier karakters van het kenteken om de volgende redenen:

- dit verkleint de foutmarge bij de registratie;
- de resultaten van het kentekenonderzoek verschillen in de praktijk vrijwel nauwelijks wanneer er vier of zes karakters worden genoteerd;
- gelet op de verkeersintensiteit is het niet altijd mogelijk om alle zes karakters van de kentekens van de passerende voertuigen waar te nemen en te noteren.

Onderzoeksperiode
Het kentekenonderzoek is uitgevoerd op dinsdag 5 februari 2008 in de ochtendspitsperiode van 7.00 – 9.00 uur, tijdens een dalperiode (van 12.00 – 13.00) en avondspitsperiode van 17.00 – 18.00 uur.

Doorrijdtijd
Bij het verwerken van de resultaten van het kentekenonderzoek is de input zowel met een doorrijtijd van 5 minuten als met een doorrijtijd van 10 minuten doorgerekend. Hierbij bleek dat de resultaten elkaar nauwelijks ontliepen. Gelet op de onderlinge afstand tussen de telpunten en de ligging van de telpunten, waarbij zich tussen de telpunten geen verkeerslichten, of spoorwegovergang bevindt mag worden aangenomen dat het mogelijk is om binnen 5 minuten van - bijvoorbeeld - punt 1 naar punt 3 te rijden. Aangezien de resultaten met een doorrijtijd van 10 minuten echter vrijwel identiek waren aan de resultaten met een tijd van 5 minuten is uiteindelijk gekozen voor een doorrijtijd van 10 minuten.

Extern ingaand/ extern uitgaand verkeer
Bij de onderzoeksresultaten wordt gesproken over extern ingaand verkeer en extern uitgaand verkeer.

- Extern ingaand verkeer is het verkeer wat een herkomst heeft die buiten de wijk Laanhuizen ligt en een bestemming binnen de wijk Laanhuizen. Dit houdt in dat het verkeer tijdens het onderzoek alleen is geregistreerd bij een ingaande post, of dat het verkeer wel bij een ingaande post is geregistreerd, maar niet binnen 10 minuten (de doorrijtijd) bij een uitgaande post is geregistreerd.
- Extern uitgaand verkeer is verkeer wat een herkomst heeft die binnen de wijk Laanhuizen ligt en een bestemming buiten de wijk Laanhuizen. Dit houdt in dat het verkeer tijdens het onderzoek alleen geregistreerd is bij een uitgaande post, of dat het verkeer wel bij een ingaande post is geregistreerd, maar niet binnen 10 minuten (de doorrijtijd) bij een uitgaande post is geregistreerd.

3 Onderzoeksresultaten

3.1 Algemeen

De weersomstandigheden tijdens het onderzoek waren wisselend, de gehele dag bewolkt, waaruit regelmatig een bui viel. De temperatuur op 5 februari 2008 lag gemiddeld zo rond de 6 graden Celsius. De weersomstandigheden hebben geen consequenties gehad voor de uitkomsten van het onderzoek en de uitvoering van het onderzoek ook niet beïnvloed.

Mogelijke congestie op de Laan 1940-1945 gedurende de onderzoekstijden is meegenomen als aandachtspunt in het onderzoek. Deze mogelijke congestie kan naar verwachting invloed hebben op de mate van doorgaand verkeer op de Koeriersterweg. Voor zover bekend heeft zich gedurende de onderzoekstijden geen congestie voorgedaan op de Laan 1940-1945.

In bijlage 1 zijn in tabellen per onderzoekstijd voor dinsdag 5 februari 2008 voor alle telpunten per rijrichting het aantal geregistreerde voertuigen (intensiteiten) weergegeven. Deze intensiteiten zijn tevens uitgesplitst naar lichte voertuigen, bussen en middelzware en zware voertuigen.

In bijlage 2 is per onderzoekstijd per categorie (personenauto, bus, vrachtverkeer) en voor het totaal herkomst- en bestemmingsmatrices weergegeven. Hieruit zijn de routes van het ene naar het andere telpunt te herleiden. In deze tabellen zijn de absolute getallen weergegeven.

In bijlage 3 is voor de totale intensiteiten per telpunt de herkomst/ bestemmingsrelaties door middel van stromen visueel weergegeven.

3.2 Gebruik ontsluiting Westelijke rondweg

Het gebruik van de westelijke ontsluiting van de wijk Laanhuizen is relatief groot (zie bijlage 1). In de ochtendspits maken gemiddeld ruim 450 motorvoertuigen gebruik van deze route. In de ochtendspits is de verdeling tussen het ingaand en uitgaand verkeer ongeveer 66% (ingaand bij telpunt 1) ten opzichte van 33% (uitgaand bij telpunt 1). Tijdens een daluur (tussen 12.00 en 13.00) maken nog geen 90 motorvoertuigen gebruik van deze route. De verhouding tussen ingaand en uitgaand verkeer is op dit moment 50%-50%. In de avondspits is de verkeersintensiteit met gemiddeld nog geen 400 motorvoertuigen iets lager dan in de ochtendspits. De verhouding van het ingaande en uitgaande verkeer is in de avondspits ongeveer 60% (ingaand verkeer) – 40% (uitgaand verkeer). Wat opvalt is dat de grootste verkeersstroom net als in de ochtendspits de wijk in is.

3.3 Doorgaand verkeer door wijk Laanhuizen

Uit het kentekenonderzoek blijkt dat zowel in de ochtend als avondperiode de grootste verkeersstromen zijn geregistreerd bij telpunt 1 Laanhuizen in en telpunt 2 Laanhuizen uit (zie bijlage 2). Ook de relatie telpunt 2 Laanhuizen in, telpunt 1 Laanhuizen uit heeft te maken met veel doorgaand verkeer.

Gedurende de onderzoeksperiode is ongeveer 65% van het verkeer dat bij telpunt 1 Laanhuizen in geregistreerd wordt doorgaand verkeer. Vrijwel al het verkeer (ruim 95%) wat bij telpunt 1 de wijk Laanhuizen inrijdt verlaat de wijk Laanhuizen weer bij telpunt 2 Laanhuizen uit.

Voor de relatie telpunt 2 Laanhuizen in, telpunt 1 Laanhuizen uit zijn de verhoudingen ongeveer gelijk aan bovengenoemde route. Dit houdt in dat ook bij dit punt gedurende de onderzoeksperiode gezien ongeveer 65% van het verkeer doorgaand verkeer is.

3.4 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de verkeersintensiteit bij telpunt 1 (Koeriersterweg, ter hoogte van de Peizerweg) aanzienlijk is en dat het aandeel doorgaand verkeer met 65% ook relatief hoog is. De overige 35% van het verkeer is bestemmingsverkeer. Indien wordt overgegaan tot het afsluiten van dit punt voor gemotoriseerd verkeer zal deze 35% een alternatieve route kiezen.

Uit het kentekenonderzoek blijkt dat het verkeer wat een herkomst of een bestemming in de wijk Laanhuizen heeft zich redelijk gelijkmatig over de drie ontsluitingswegen verdeelt (zie bijlage 3). Alleen tijdens de ochtend- (7.00 – 9.00) en avondspits (16.00 – 18.00) is de intensiteit van het autoverkeer de wijk Laanhuizen in bij telpunt 1 (iets) groter dan bij de andere twee telpunten. Voor alle overige tijdstippen en in en uitgaande bewegingen is de verdeling over de drie telpunten vrijwel gelijk

Tot slot blijkt dat het doorgaand verkeer vooral tussen telpunt 1 Laanhuizen in en telpunt 2 Laanhuizen uit rijdt. Het aandeel doorgaand verkeer in omgekeerde richting ligt in de meeste gevallen (aanzienlijk) lager. Het aandeel doorgaand verkeer tussen de telpunten 1 en 3 (v.v.), of tussen telpunten 2 en 3 (v.v.) is nagenoeg te verwaarlozen.

Bijlage 1

Aantal geregistreerde voertuigen per telpunt, dinsdag 5 februari 2008

	Personen-auto	Bus	Vracht-verkeer	Totaal
Telpunt 1 – Laanhuizen in	579	46	0	625
Telpunt 1 – Laanhuizen uit	316	5	0	321
Telpunt 2 – Laanhuizen in	253	5	0	258
Telpunt 2 – Laanhuizen uit	482	46	0	528
Telpunt 3 – Laanhuizen in	112	0	0	112
Telpunt 3 – Laanhuizen uit	127	0	0	127

Tabel 1.1: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 7.00 - 9.00 uur

	Personen-auto	Bus	Vracht-verkeer	Totaal
Telpunt 1 – Laanhuizen in	73	12	3	88
Telpunt 1 – Laanhuizen uit	85	2	0	87
Telpunt 2 – Laanhuizen in	77	2	0	79
Telpunt 2 – Laanhuizen uit	58	11	3	72
Telpunt 3 – Laanhuizen in	32	0	0	32
Telpunt 3 – Laanhuizen uit	46	0	1	47

Tabel 1.2: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 12.00 -13.00 uur

	Personen-auto	Bus	Vracht-verkeer	Totaal
Telpunt 1 – Laanhuizen in	401	30	5	436
Telpunt 1 – Laanhuizen uit	323	6	1	330
Telpunt 2 – Laanhuizen in	254	6	1	261
Telpunt 2 – Laanhuizen uit	384	30	5	419
Telpunt 3 – Laanhuizen in	110	0	0	110
Telpunt 3 – Laanhuizen uit	116	0	0	116

Tabel 1.3: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 16.00 -18.00 uur

Bijlage 2.1

Herkomst/bestemmingsmatrices, dinsdag 5 februari, 7.00 – 9.00 uur

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Telpunt 3 – Laanhuizen uit	Extern ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	308	18	253	579
Telpunt 2 – Laanhuizen in	129	-	2	122	253
Telpunt 3 – Laanhuizen in	7	7	-	98	112
Extern uitgaand verkeer	180	167	107		
Totaal uit	316	482	127		

Tabel 2.1.1: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 7.00 - 9.00 uur – Personenauto

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Telpunt 3 – Laanhuizen uit	Extern ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	46	0	0	46
Telpunt 2 – Laanhuizen in	5	-	0	0	5
Telpunt 3 – Laanhuizen in	0	0	-	0	0
Extern uitgaand verkeer	0	0	0		
Totaal uit	5	46	0		

Tabel 2.1.2: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 7.00 - 9.00 uur – Bus

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Telpunt 3 – Laanhuizen uit	Extern ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	0	0	0	0
Telpunt 2 – Laanhuizen in	0	-	0	0	0
Telpunt 3 – Laanhuizen in	0	0	-	0	0
Extern uitgaand verkeer	0	0	0		
Totaal uit	0	0	0		

Tabel 2.1.3: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 7.00 - 9.00 uur – Vrachtverkeer

Bijlage 2.1 - vervolg

Herkomst/bestemmingsmatrices, dinsdag 5 februari, 7.00 – 9.00 uur

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Telpunt 3 – Laanhuizen uit	Extern ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	354	18	253	625
Telpunt 2 – Laanhuizen in	134	-	2	122	258
Telpunt 3 – Laanhuizen in	7	7	-	98	112
Extern uitgaand verkeer	180	167	107		
Totaal uit	321	528	127		

Tabel 2.1.4: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 7.00 - 9.00 uur – Totaal

Bijlage 2.2

Herkomst/bestemmingsmatrices, dinsdag 5 februari, 12.00 – 13.00 uur

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Telpunt 3 – Laanhuizen uit	Extern ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	43	2	28	73
Telpunt 2 – Laanhuizen in	61	-	2	14	77
Telpunt 3 – Laanhuizen in	3	2	-	27	32
Extern uitgaand verkeer	21	13	42		
Totaal uit	85	58	46		

Tabel 2.2.1: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 12.00 - 13.00 uur – Personenauto

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Telpunt 3 – Laanhuizen uit	Extern ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	11	0	1	12
Telpunt 2 – Laanhuizen in	2	-	0	0	2
Telpunt 3 – Laanhuizen in	0	0	-	0	0
Extern uitgaand verkeer	0	0	0		
Totaal uit	2	11	0		

Tabel 2.2.2: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 12.00 - 13.00 uur – Bus

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Telpunt 3 – Laanhuizen uit	Extern ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	2	1	0	3
Telpunt 2 – Laanhuizen in	0	-	0	0	0
Telpunt 3 – Laanhuizen in	0	0	-	0	0
Extern uitgaand verkeer	0	1	0		
Totaal uit	0	3	1		

Tabel 2.2.3: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 12.00 -13.00 uur – Vrachtverkeer

Bijlage 2.2 - vervolg

Herkomst/bestemmingsmatrices, dinsdag 5 februari, 12.00 – 13.00 uur

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Telpunt 3 – Laanhuizen uit	Extern ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	56	3	29	88
Telpunt 2 – Laanhuizen in	63	-	2	14	79
Telpunt 3 – Laanhuizen in	3	2	-	27	32
Extern uitgaand verkeer	21	14	42		
Totaal uit	87	72	47		

Tabel 2.2.4: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 12.00 -13.00 uur – Totaal

Bijlage 2.3

Herkomst/bestemmingsmatrices, dinsdag 5 februari, 16.00 – 18.00 uur

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Telpunt 3 – Laanhuizen uit	Extern ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	273	7	121	401
Telpunt 2 – Laanhuizen in	192	-	4	58	254
Telpunt 3 – Laanhuizen in	12	5	-	93	110
Extern uitgaand verkeer	119	106	105		
Totaal uit	323	384	116		

Tabel 2.3.1: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 16.00 - 18.00 uur – Personenauto

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Telpunt 3 – Laanhuizen uit	Extern ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	30	0	0	30
Telpunt 2 – Laanhuizen in	6	-	0	0	6
Telpunt 3 – Laanhuizen in	0	0	-	0	0
Extern uitgaand verkeer	0	0	0		
Totaal uit	6	30	0		

Tabel 2.3.2: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 16.00 - 18.00 uur – Bus

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Telpunt 3 – Laanhuizen uit	Extern ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	5	0	0	5
Telpunt 2 – Laanhuizen in	1	-	0	0	1
Telpunt 3 – Laanhuizen in	0	0	-	0	0
Extern uitgaand verkeer	0	0	0		
Totaal uit	1	5	0		

Tabel 2.3.3: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 16.00 -18.00 uur – Vrachtverkeer

Bijlage 2.3 - vervolg

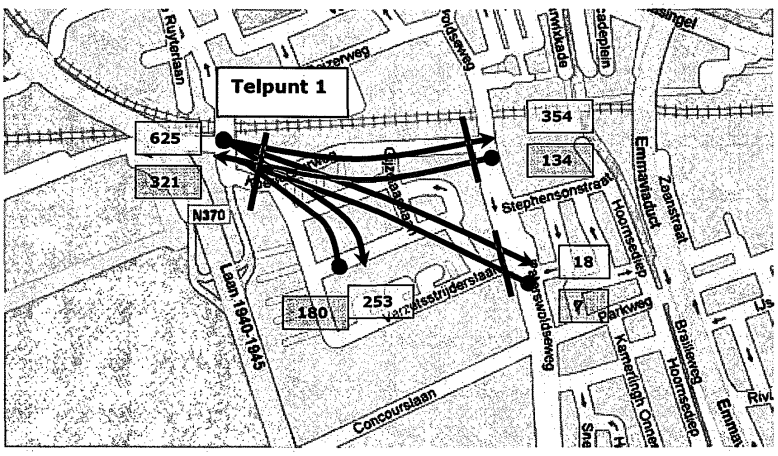
Herkomst/bestemmingsmatrices, dinsdag 5 februari, 16.00 – 18.00 uur

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Telpunt 3 – Laanhuizen uit	Extern ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	308	7	121	436
Telpunt 2 – Laanhuizen in	199	-	4	58	261
Telpunt 3 – Laanhuizen in	12	5	-	93	110
Extern uitgaand verkeer	119	106	105		
Totaal uit	330	419	116		

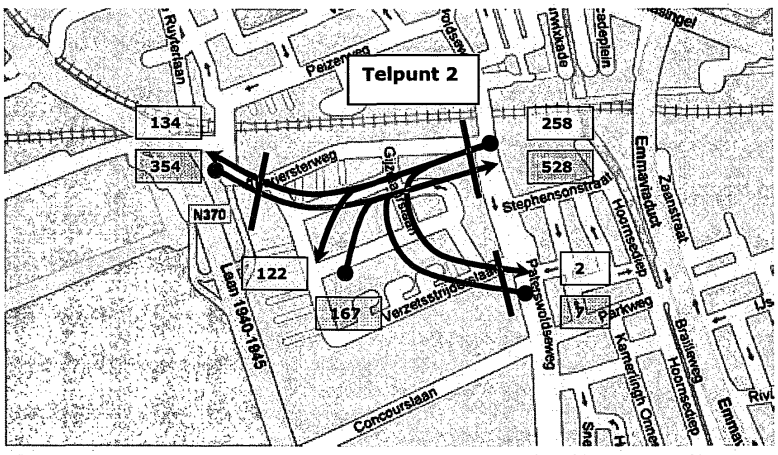
Tabel 2.3.4: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 5 februari, 16.00 -18.00 uur – Totaal

Bijlage 3.1

Herkomst/bestemming per telpunt, dinsdag 5 februari, 7.00 – 9.00 uur



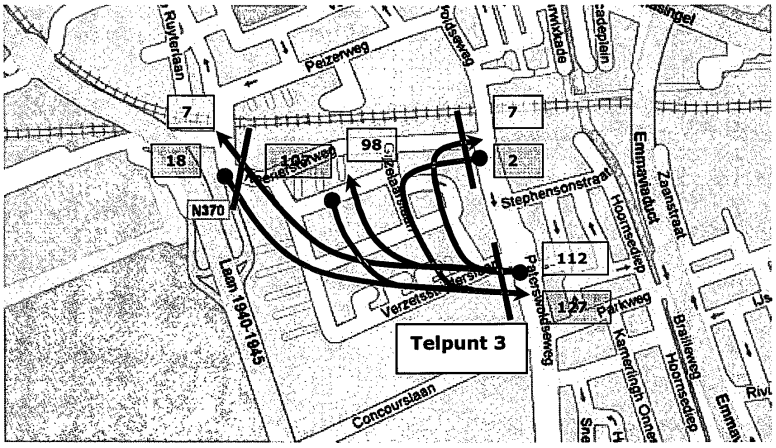
Afbeelding 3.1.1: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 5 februari, 7.00 – 9.00 uur, ter hoogte van telpunt 1



Afbeelding 3.1.2: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 5 februari, 7.00 – 9.00 uur, ter hoogte van telpunt 2

Bijlage 3.1 - vervolg

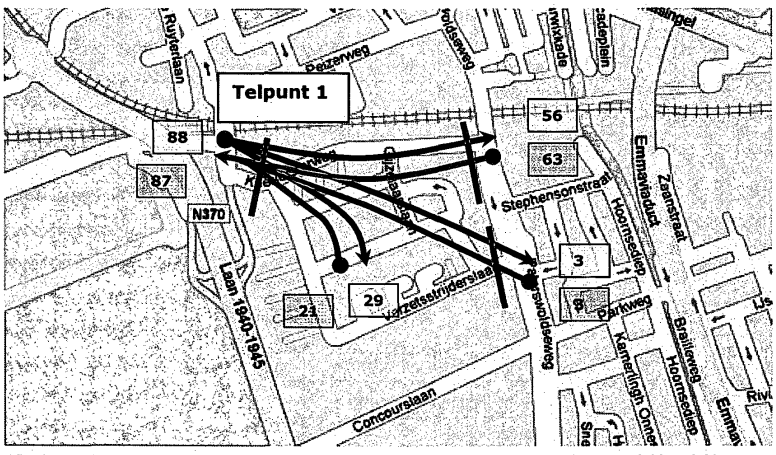
Herkomst/bestemming per telpunt, dinsdag 5 februari, 7.00 – 9.00 uur



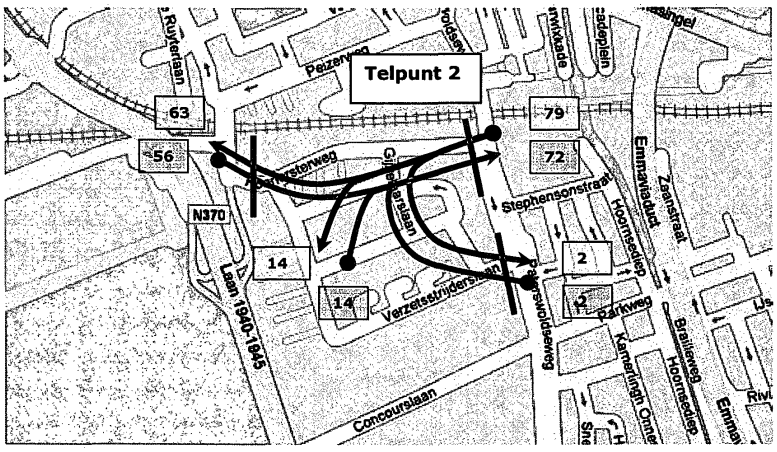
Afbeelding 3.1.3: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 5 februari, 7.00 – 9.00 uur, ter hoogte van telpunt 3

Bijlage 3.2

Herkomst/bestemming per telpunt, dinsdag 5 februari, 12.00 – 13.00 uur



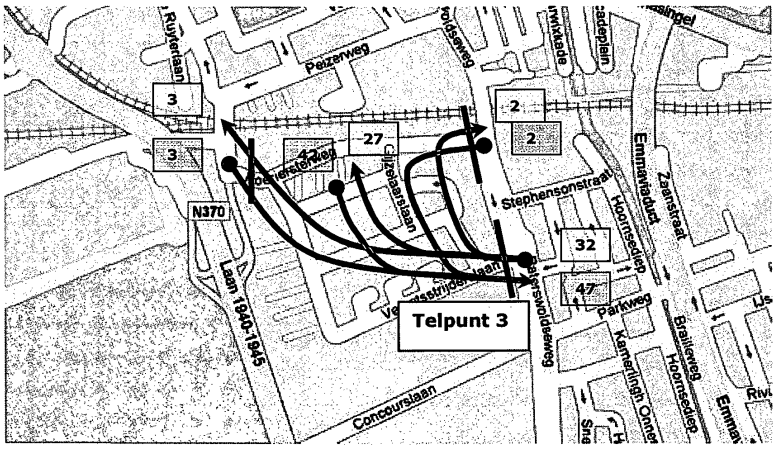
Afbeelding 3.2.1: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 5 februari, 12.00 – 13.00 uur, ter hoogte van telpunt 1



Afbeelding 3.2.2: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 5 februari, 12.00 – 13.00 uur, ter hoogte van telpunt 2

Bijlage 3.2 - vervolg

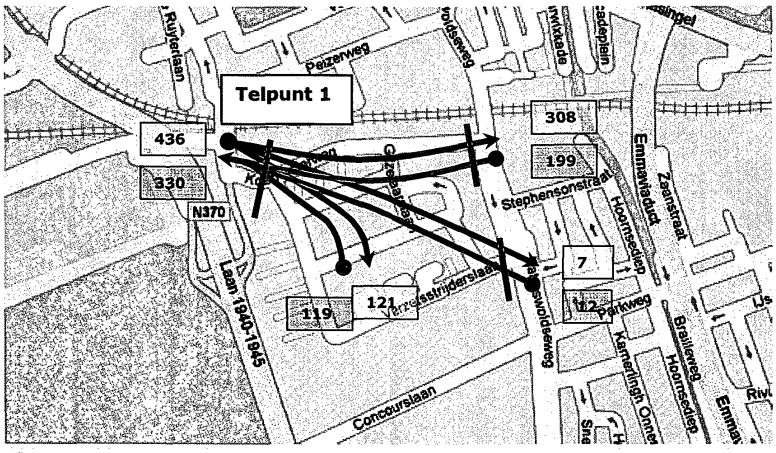
Herkomst/bestemming per telpunt, dinsdag 5 februari, 12.00 – 13.00 uur



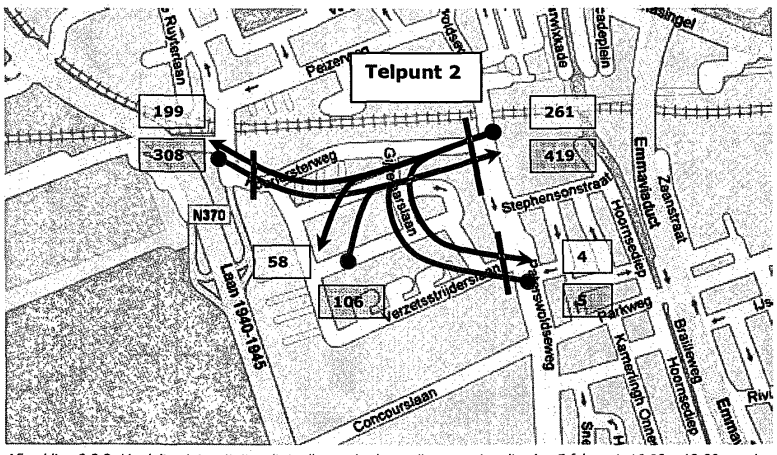
Afbeelding 3.2.3: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 5 februari, 12.00 – 13.00 uur, ter hoogte van telpunt 3

Bijlage 3.3

Herkomst/bestemming per telpunt, dinsdag 5 februari, 16.00 – 18.00 uur



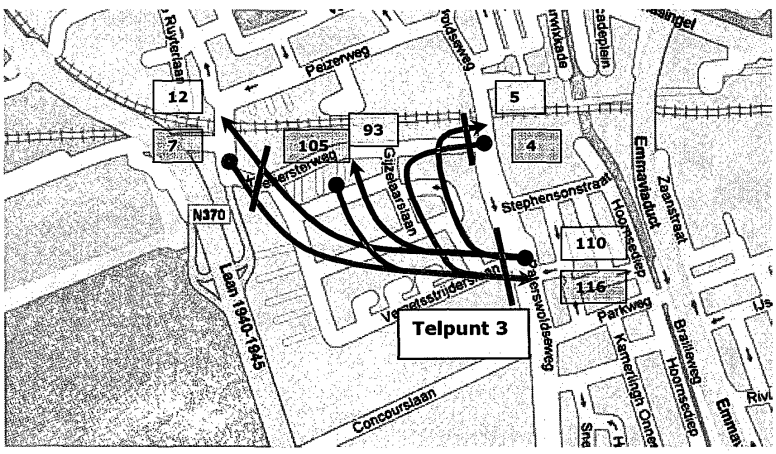
Afbeelding 3.3.1: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 5 februari, 16.00 – 18.00 uur, ter hoogte van telpunt 1



Afbeelding 3.3.2: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 5 februari, 16.00 – 18.00 uur, ter hoogte van telpunt 2

Bijlage 3.3 - vervolg

Herkomst/bestemming per telpunt, dinsdag 5 februari, 16.00 – 18.00 uur



Afbeelding 3.3.3: verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 5 februari, 16.00 – 18.00 uur, ter hoogte van telpunt 3

BIJLAGE

Kentekenonderzoek wijk Laanhuizen te Groningen

- 16 maart & 13 april 2010 -

Gemeente Groningen

Projectomschrijving	Kentekenonderzoek wijk Laanhuizen te Groningen
Opdrachtgever	Gemeente Groningen
Projectnummer	BT-GNE-10-008
Datum	7 juni 2010
Status	Definitief
Projectleider	Jarno Brouwer
Akkoord projectleider	

Inhoud

1 Inleiding 3

2 Opzet en uitvoering onderzoek 4
2.1 Ligging 4
2.2 Locatie telpunten 4
2.3 Onderzoeksmethode 5

3 Onderzoeksresultaten 6
3.1 Algemeen 6
3.2 Doorgaand verkeer door wijk Laanhuizen 7
3.3 Wachttijden 7

Bijlagen

Bijlage 1 **Intensiteiten (motorvoertuigen)**
Bijlage 1.1 Dinsdag 16 maart 2010, aantal geregistreerde voertuigen per telpunt
Bijlage 1.2 Dinsdag 13 april 2010, aantal geregistreerde voertuigen per telpunt

Bijlage 2 **Herkomst / Bestemmingsmatrices (tabel)**
Bijlage 2.1 Dinsdag 16 maart 2010, aantal geregistreerde voertuigen per meetperiode
Bijlage 2.2 Dinsdag 13 april 2010, aantal geregistreerde voertuigen per meetperiode

Bijlage 3 **Herkomst / Bestemming per telpunt (visualisatie)**
Bijlage 3.1 Dinsdag 16 maart 2010, aantal geregistreerde voertuigen per meetperiode
Bijlage 3.2 Dinsdag 13 april 2010, aantal geregistreerde voertuigen per meetperiode

Bijlage 4 **Wachttijdmeting**
Bijlage 4.1 Dinsdag 16 maart 2010, wachtrijtijd per meetperiode
Bijlage 4.2 Dinsdag 13 april 2010, wachtrijtijd per meetperiode

1 Inleiding

In 2008 heeft BonoTraffics bv voor de gemeente Groningen een kentekenonderzoek uitgevoerd in de wijk Laanhuizen. Twee van deze punten waren gelegen aan de oostzijde van de wijk, namelijk op de Koeriersterweg (tussen de Paterswoldseweg en de westelijke parallelrijbaan van de Paterswoldseweg) en op de Verzetsstrijderslaan (tussen de Paterswoldseweg en de westelijke parallelrijbaan van de Paterswoldseweg). Het derde punt lag aan de westzijde, op de Koeriersterweg, tussen de Verzetsstrijderslaan en de aansluiting met de westelijke rondweg (Laan 1940-1945).

Inmiddels is er op het westelijke punt een knip gemaakt, zodat doorgaand gemotoriseerd verkeer hier niet meer mogelijk is. De gemeente wil het onderzoek nu opnieuw laten uitvoeren om te meten wat de gevolgen zijn van deze afsluiting op het doorgaande verkeer in de wijk.

De gemeente Groningen heeft BonoTraffics bv opdracht verleend om een kentekenonderzoek uit te voeren, op basis waarvan het doorgaand verkeer in de wijk Laanhuizen kan worden bepaald. Tevens wordt hierdoor een beeld verkregen van de verkeersintensiteiten van het verkeer dat de wijk in- en uitrijdt. Ten slotte dient een globale inschatting te worden gemaakt van de wachttijden van het verkeer dat de wijk uitrijdt via de Koeriersterweg en de Verzetsstrijderslaan. Bij deze wachttijden dient onderscheid te worden gemaakt tussen links- en rechtsafslaand verkeer.

Leeswijzer
De resultaten van het onderzoek zijn in voorliggende rapportage uiteengezet. In hoofdstuk 2 is de opzet en de uitvoering van het onderzoek toegelicht. In hoofdstuk 3 zijn de resultaten uiteengezet.

2 Opzet en uitvoering onderzoek

2.1 Ligging

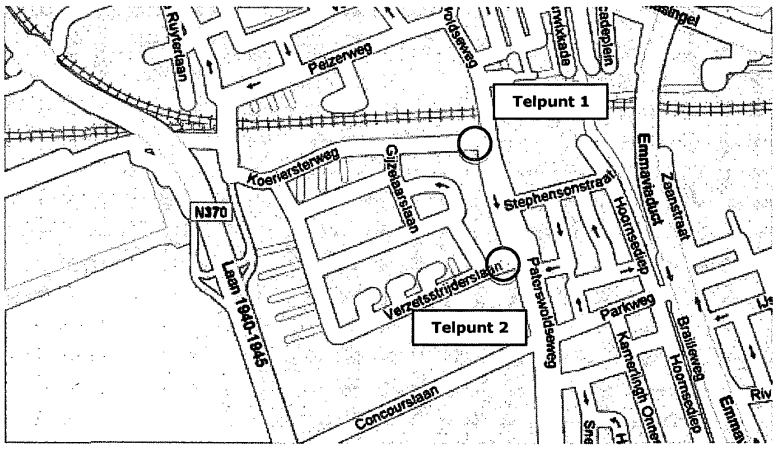
De wijk Laanhuizen is gelegen in het westen van Groningen en bevindt zich ten oosten van de westelijke rondweg (Laan 1940-1945) van Groningen. De wijk wordt verder aan de noordzijde begrensd door de spoorlijn Groningen – Leeuwarden (v.v.) en in het oosten de Paterswoldseweg. Ten zuiden van de wijk Laanhuizen bevindt zich een aantal werkgelegenheids- en evenementenvoorzieningen, waaronder het Martiniplaza.

De wijk Laanhuizen wordt in oostelijke richting door twee wegen ontsloten op de Paterswoldseweg, via de Koeriersterweg en de Verzetsstrijderslaan. De aansluiting aan de westzijde op de Laan van 1940-1945 is enkel toegankelijk voor langzaam verkeer.

2.2 Locatie telpunten

Om een goed beeld te krijgen van de verkeersintensiteit van het in- en uitgaande verkeer op de oostelijke ontsluitingen van de wijk Laanhuizen en de hoeveelheid doorgaand verkeer door de wijk, worden op de volgende locaties de kentekens van het in- en uitgaande motorvoertuigen geregistreerd (zie afbeelding 2.1):

- Telpunt 1 – Koeriersterweg, tussen de Paterswoldseweg en de westelijke parallelrijbaan van de Paterswoldseweg.
- Telpunt 2 – Verzetsstrijderslaan, tussen de Paterswoldseweg en de westelijke parallelrijbaan van de Paterswoldseweg.



Afbeelding 2.1; Overzicht telpunten kentekenonderzoek

2.3 Onderzoeksmethode

Per telpunt zijn door ervaren waarnemers alle kentekens geregistreerd van de passerende motorvoertuigen, zowel wijk-ingaand als wijk-uitgaand verkeer. De kentekens van de passerende voertuigen zijn handmatig op een registratieformulier genoteerd.

Tijdens het onderzoek is onderscheid gemaakt in de volgende voertuigcategorieën: lichte motorvoertuigen (personenauto, bestelbus), middelzware motorvoertuigen (vrachtwagen met oplegger, bus) en zware motorvoertuigen (vrachtwagen met oplegger).

Naast het registreren van kentekens is per meetperiode en per telpunt een wachttijdmeting uitgevoerd. Tijdens deze meting is de wachtduur van het verkeer, op zowel de Koeriersterweg als de Verzetsstrijderslaan, gemeten. De wachtduur is bepaald op basis van het moment tot stilstaan tot aan het oprijden van de Paterswoldseweg. Tevens is onderscheid gemaakt in links- en rechtsafslaand verkeer.

Onderzoeksperiode
Het kenteken- en wachtrijtijdonderzoek is uitgevoerd op dinsdag 16 maart en 13 april 2010 in de ochtendspitsperiode van 07.00 – 09.00 uur, tijdens de dalperiode van 12.00 – 13.00 uur en in de avondspitsperiode van 16.00 – 18.00 uur.

3 Onderzoeksresultaten

Toelichting kentekenonderzoek

De kentekens worden met behulp van een speciaal ontwikkeld programma verwerkt. Per post worden de kentekens ingevoerd en door middel van verschillende iteratieprocessen worden deze toegekend aan een bepaalde route. Registreren en verwerken gebeurt door middel van menselijk waarnemen. De kwaliteit van menselijke waarneming is echter nooit 100%. Tal van factoren beïnvloeden de waarneming, zowel voor de waarnemer op straat als de waarnemer die de kentekens verwerkt.

Een kentekenonderzoek is daarom in de eerste plaats bedoeld om de verhoudingen tussen verkeersstromen in beeld te brengen. Door de fouten die mensen maken, zijn kentekenonderzoeken niet bedoeld om absolute waarden te genereren. Aangenomen wordt dat deze fouten bij elke waarnemer voorkomen. Een kentekenonderzoek geeft daarom wel een goed beeld van de verhoudingen tussen de verschillende verkeersstromen.

Verder moet worden opgemerkt dat wanneer er een fout wordt gemaakt bij een doorgaand voertuig, deze dubbel terugkomt bij bestemmingsverkeer. Één doorgaand voertuig wordt dan zowel bij ingaand (met bestemming in het gebied) als uitgaand verkeer (met herkomst in het gebied) opgeteld. Dit kan er toe leiden dat het percentage doorgaand verkeer in werkelijkheid hoger is dan wordt weergegeven. Het percentage bestemmingsverkeer (ingaand + uitgaand) is in dat geval dan lager.

3.1 Algemeen

De weersomstandigheden waren tijdens beide onderzoeksdagen gunstig, het was droog met afwisselend bewolkte en zonnige perioden. De weersomstandigheden hebben geen negatieve invloed gehad op de uitvoering van het onderzoek.

In bijlage 1 is in tabellen per onderzoeksdag en telperiode voor alle telpunten per rijrichting het aantal geregistreerde voertuigen (intensiteiten) weergegeven. Deze intensiteiten zijn tevens uitgesplitst naar lichte, middelzware, zware motorvoertuigen en het totaal aantal motorvoertuigen.

In bijlage 2 zijn per onderzoekstijd per categorie (licht, middel, zwaar) en voor het totaal herkomst- en bestemmingsmatrices weergegeven. Hieruit zijn de routes van het ene naar het andere telpunt te herleiden. In deze tabellen zijn de absolute getallen weergegeven. Om bijlage 2 te verduidelijken, is voorafgaand aan deze bijlage een toelichting opgenomen.

In bijlage 3 is voor de totale intensiteiten per telpunt de herkomst-/ bestemmingsrelaties door middel van stromen visueel weergegeven.

Tot slot is in bijlage 4 in tabellen een overzicht weergegeven van de resultaten van de wachttijdmeting. De resultaten zijn weergegeven per meetperiode en per telpunt, waarbij onderscheid is gemaakt naar links- en rechtsafslaand verkeer.

3.2 Doorgaand verkeer door wijk Laanhuizen

Vrijwel al het verkeer dat bij zowel telpunt 1 als telpunt 2 de wijk Laanhuizen in-/uitrijdt, ongeacht tijdens welke meetperiode, kan worden bestempeld als verkeer met een bestemming binnen dan wel buiten de wijk. Slechts een zeer beperkt deel maakt gebruik van een route door de wijk Laanhuizen. Het aandeel doorgaand verkeer tussen de twee telpunten is te verwaarlozen. Telpunt 2 krijgt wel ongeveer twee keer zoveel verkeer te verwerken als telpunt 1. Ongeacht de meetperiode geldt dit voor zowel het ingaande als uitgaande verkeer.

3.3 Wachttijden

De wachttijd van het verkeer dat de wijk uit wil rijden, kan flink oplopen. Dit komt doordat de spoorbomen op de Paterswoldseweg regelmatig dicht gaan en ook de verkeerslichten op de kruising Paterswoldseweg/Parkweg zorgen voor een langzamere afwikkeling van het verkeer. Over het algemeen is de wachttijd niet onacceptabel lang.

In de bijlagen 4.1 en 4.2 worden de gemiddelde en maximale wachttijd per telpunt en per tijdsperiode weergegeven. De langst gemeten wachttijd op de Koeriersterweg is 1 minuut en 39 seconden en op de Verzetstrijderslaan 2 minuten en 22 seconden. Er is, in drukke perioden, weinig verschil tussen de wachttijden van links- en rechtsafslaand verkeer, omdat er geen aparte voorsorteervakken aanwezig zijn en het verkeer in één rij achter elkaar moet opstellen. Over het algemeen is de wachttijd voor linksafslaand verkeer iets langer dan voor rechtsafslaand verkeer.

Bijlage 1 Intensiteiten

Bijlage 1.1

Dinsdag 16 maart 2010, aantal geregistreerde voertuigen per telpunt

Telpunt	Licht	Middelzwaar	Zwaar	Totaal
Telpunt 1 – Laanhuizen in	93	1	0	94
Telpunt 1 – Laanhuizen uit	62	0	0	62
Telpunt 2 – Laanhuizen in	229	0	0	229
Telpunt 2 – Laanhuizen uit	148	1	0	149

Tabel 1.1.1: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ochtendmeting 07.00 – 09.00 uur

Telpunt	Licht	Middelzwaar	Zwaar	Totaal
Telpunt 1 – Laanhuizen in	30	0	0	30
Telpunt 1 – Laanhuizen uit	22	0	0	22
Telpunt 2 – Laanhuizen in	50	0	1	51
Telpunt 2 – Laanhuizen uit	70	0	1	71

Tabel 1.1.2: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, middagmeting 12.00 – 13.00 uur

Telpunt	Licht	Middelzwaar	Zwaar	Totaal
Telpunt 1 – Laanhuizen in	75	0	1	76
Telpunt 1 – Laanhuizen uit	73	1	0	74
Telpunt 2 – Laanhuizen in	119	0	0	119
Telpunt 2 – Laanhuizen uit	148	0	0	148

Tabel 1.1.3: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, avondmeting 16.00 – 18.00 uur

Bijlage 1.2

Dinsdag 13 april 2010, aantal geregistreerde voertuigen per telpunt

Telpunt	Licht	Middelzwaar	Zwaar	Totaal
Telpunt 1 – Laanhuizen in	72	1	0	73
Telpunt 1 – Laanhuizen uit	47	2	0	49
Telpunt 2 – Laanhuizen in	219	1	0	220
Telpunt 2 – Laanhuizen uit	148	0	0	148

Tabel 1.2.1: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, ochtendmeting 07.00 – 09.00 uur

Telpunt	Licht	Middelzwaar	Zwaar	Totaal
Telpunt 1 – Laanhuizen in	22	1	0	23
Telpunt 1 – Laanhuizen uit	31	0	1	32
Telpunt 2 – Laanhuizen in	42	0	1	43
Telpunt 2 – Laanhuizen uit	46	1	1	48

Tabel 1.2.2: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, middagmeting 12.00 – 13.00 uur

Telpunt	Licht	Middelzwaar	Zwaar	Totaal
Telpunt 1 – Laanhuizen in	61	0	0	61
Telpunt 1 – Laanhuizen uit	72	0	0	72
Telpunt 2 – Laanhuizen in	127	0	0	127
Telpunt 2 – Laanhuizen uit	136	0	0	136

Tabel 1.2.3: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, avondmeting 16.00 – 18.00 uur

Bijlage 2 Herkomst/Bestemmingsmatrices

Toelichting voor bijlage 2

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	6	4	84	94
Telpunt 2 – Laanhuizen in	4	6	219	229
Uitgaand verkeer	52	139	-	-
Totaal uit	62	149	-	-

Tabel 1.1.4: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Totaal***

Geregistreerd bij Telpunt 1 – Laanhuizen in

Geregistreerd bij Telpunt 1 – Laanhuizen in

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	6	4	84	94
Telpunt 2 – Laanhuizen in	4	6	219	229
Uitgaand verkeer	52	139	-	-
Totaal uit	62	149	-	-

Tabel 1.1.4: Intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Totaal***

Geregistreerd bij Telpunt 1 – uit

Geregistreerd bij Telpunt 2 – uit

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	6	4	84	94
Telpunt 2 – Laanhuizen in	4	6	219	229
Uitgaand verkeer	52	139	-	-
Totaal uit	62	149	-	-

Tabel 1.1.4: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Totaal***

Doorgaand verkeer

Ingaand verkeer

Uitgaand verkeer

Beknopte uitleg

Doorgaand verkeer: verkeer met een herkomst en bestemming buiten het kordongebied, maar wat wel door het kordongebied rijdt.

Ingaand verkeer: verkeer met een herkomst buiten het kordongebied en een bestemming in het kordongebied. Dit verkeer verplaatst zich van buiten het gebied naar het gebied.

Uitgaand verkeer: verkeer met een herkomst in het kordongebied en een bestemming buiten het kordongebied. Dit verkeer verplaatst zich van het gebied naar buiten het gebied.

Bijlage 2.1

Herkomst/bestemmingsmatrices

Dinsdag 16 maart 2010, ochtendmeting 07.00 – 09.00 uur

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	4	89	93
Telpunt 2 – Laanhuizen in	4	-	225	229
Uitgaand verkeer	58	144	-	-
Totaal uit	62	148	-	-

Tabel 2.1.1: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Licht***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	0	1	1
Telpunt 2 – Laanhuizen in	0	-	0	0
Uitgaand verkeer	0	1	-	-
Totaal uit	0	1	-	-

Tabel 2.1.2: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Middel***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	0	0	0
Telpunt 2 – Laanhuizen in	0	-	0	0
Uitgaand verkeer	0	0	-	-
Totaal uit	0	0	-	-

Tabel 2.1.3: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Zwaar***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	4	90	94
Telpunt 2 – Laanhuizen in	4	-	225	229
Uitgaand verkeer	58	145	-	-
Totaal uit	62	149	-	-

Tabel 2.1.4: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Totaal***

Bijlage 2.1

Herkomst/bestemmingsmatrices

Dinsdag 16 maart 2010, middagmeting 12.00 – 13.00 uur

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	2	28	30
Telpunt 2 – Laanhuizen in	2	-	48	50
Uitgaand verkeer	20	68	-	-
Totaal uit	22	70	-	-

Tabel 2.1.5: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Licht***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	0	0	0
Telpunt 2 – Laanhuizen in	0	-	0	0
Uitgaand verkeer	0	0	-	-
Totaal uit	0	0	-	-

Tabel 2.1.6: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Middel***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	0	0	0
Telpunt 2 – Laanhuizen in	0	-	1	1
Uitgaand verkeer	0	1	-	-
Totaal uit	0	1	-	-

Tabel 2.1.7: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Zwaar***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	2	28	30
Telpunt 2 – Laanhuizen in	2	-	49	51
Uitgaand verkeer	20	69	-	-
Totaal uit	22	71	-	-

Tabel 2.1.8: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Totaal***

Bijlage 2.1

Herkomst/bestemmingsmatrices

Dinsdag 16 maart 2010 – Avondmeting 16.00 – 18.00 uur

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	3	72	75
Telpunt 2 – Laanhuizen in	3	-	116	119
Uitgaand verkeer	70	145	-	-
Totaal uit	73	148	-	-

Tabel 2.1.9: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Licht***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	0	0	0
Telpunt 2 – Laanhuizen in	0	-	0	0
Uitgaand verkeer	1	0	-	-
Totaal uit	1	0	-	-

Tabel 2.1.10: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Middel***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	0	1	1
Telpunt 2 – Laanhuizen in	0	-	0	0
Uitgaand verkeer	0	0	-	-
Totaal uit	0	0	-	-

Tabel 2.1.11: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Zwaar***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	3	73	76
Telpunt 2 – Laanhuizen in	3	-	116	119
Uitgaand verkeer	71	145	-	-
Totaal uit	74	148	-	-

Tabel 2.1.12: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 16 maart 2010, ***Totaal***

Bijlage 2.2

Herkomst/bestemmingsmatrices

Dinsdag 13 april 2010, ochtendmeting 07.00 – 09.00 uur

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	1	71	72
Telpunt 2 – Laanhuizen in	2	-	217	219
Uitgaand verkeer	45	147	-	-
Totaal uit	47	148	-	-

Tabel 2.2.1: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, ***Licht***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	0	1	1
Telpunt 2 – Laanhuizen in	0	-	1	1
Uitgaand verkeer	2	0	-	-
Totaal uit	2	0	-	-

Tabel 2.2.2: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, ***Middel***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	0	0	0
Telpunt 2 – Laanhuizen in	0	-	0	0
Uitgaand verkeer	0	0	-	-
Totaal uit	0	0	-	-

Tabel 2.2.3: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, ***Zwaar***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	1	72	73
Telpunt 2 – Laanhuizen in	2	-	218	220
Uitgaand verkeer	47	147	-	-
Totaal uit	49	148	-	-

Tabel 2.2.4: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, ***Totaal***

Bijlage 2.2

Herkomst/bestemmingsmatrices

Dinsdag 13 april 2010, middagmeting 12.00 – 13.00 uur

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	3	19	22
Telpunt 2 – Laanhuizen in	1	-	41	42
Uitgaand verkeer	30	43	-	-
Totaal uit	31	46	-	-

Tabel 2.2.5: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, ***Licht***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	1	0	1
Telpunt 2 – Laanhuizen in	0	-	0	0
Uitgaand verkeer	0	0	-	-
Totaal uit	0	1	-	-

Tabel 2.2.6: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, ***Middel***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	0	0	0
Telpunt 2 – Laanhuizen in	0	-	1	1
Uitgaand verkeer	1	1	-	-
Totaal uit	1	1	-	-

Tabel 2.2.7: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, ***Zwaar***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	4	19	23
Telpunt 2 – Laanhuizen in	1	-	42	43
Uitgaand verkeer	31	44	-	-
Totaal uit	32	48	-	-

Tabel 2.2.8: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, ***Totaal***

Bijlage 2.2

Herkomst/bestemmingsmatrices

Dinsdag 13 april 2010 – Avondmeting 16.00 – 18.00 uur

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	6	55	61
Telpunt 2 – Laanhuizen in	2	-	125	127
Uitgaand verkeer	70	130	-	-
Totaal uit	72	136	-	-

Tabel 2.2.9: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, ***Licht***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	0	0	0
Telpunt 2 – Laanhuizen in	0	-	0	0
Uitgaand verkeer	0	0	-	-
Totaal uit	0	0	-	-

Tabel 2.2.10: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, ***Middel***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	0	0	0
Telpunt 2 – Laanhuizen in	0	-	0	0
Uitgaand verkeer	0	0	-	-
Totaal uit	0	0	-	-

Tabel 2.2.11: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, ***Zwaar***

Herkomst\Bestemming	Telpunt 1 – Laanhuizen uit	Telpunt 2 – Laanhuizen uit	Ingaand verkeer	Totaal in
Telpunt 1 – Laanhuizen in	-	6	55	61
Telpunt 2 – Laanhuizen in	2	-	125	127
Uitgaand verkeer	70	130	-	-
Totaal uit	72	136	-	-

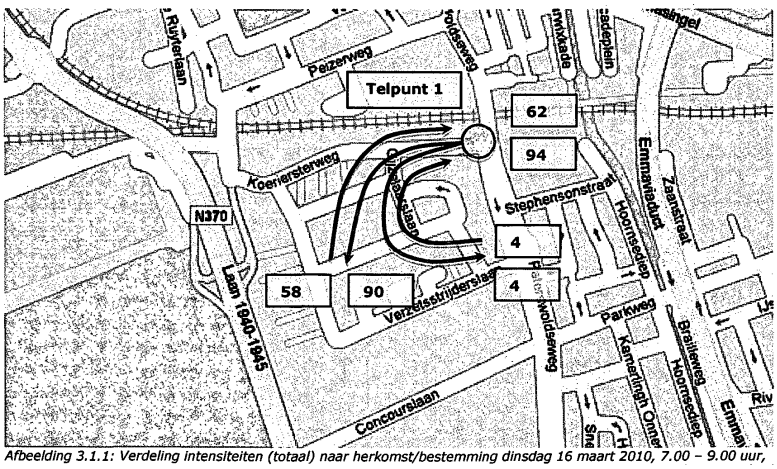
Tabel 2.2.12: intensiteiten (motorvoertuigen) dinsdag 13 april 2010, ***Totaal***

Bijlage 3 Herkomst / Bestemming per telpunt

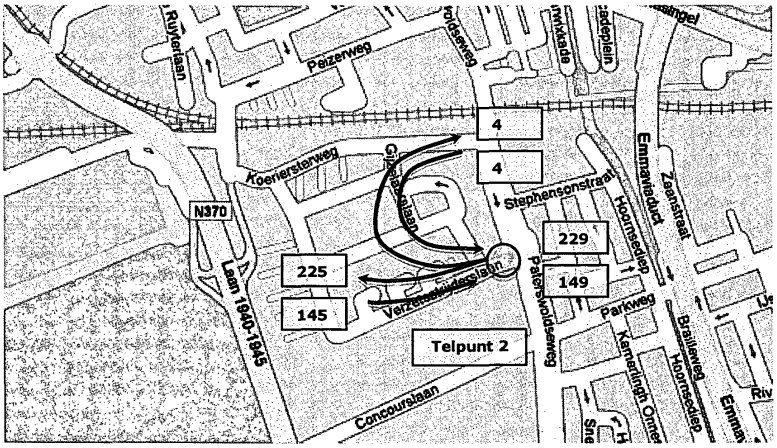
Bijlage 3.1

Herkomst/bestemming per telpunt

Dinsdag 16 maart 2010 – Ochtendmeting 07.00 – 09.00 uur



Afbeelding 3.1.1: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 16 maart 2010, 7.00 – 9.00 uur, ter hoogte van telpunt 1

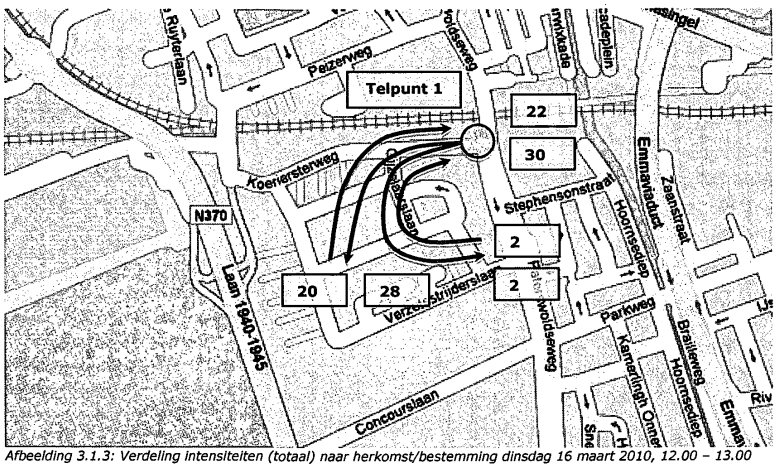


Afbeelding 3.1.2: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 16 maart 2010, 7.00 – 9.00 uur, ter hoogte van telpunt 2

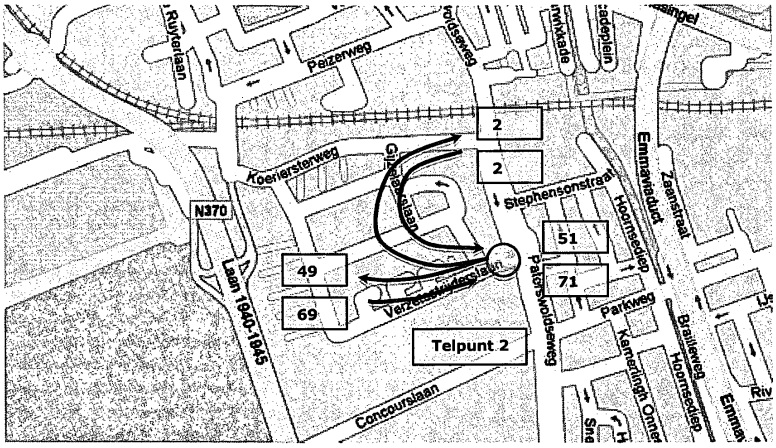
Bijlage 3.1

Herkomst/bestemming per telpunt

Dinsdag 16 maart 2010 – Middagmeting 12.00 – 13.00 uur



Afbeelding 3.1.3: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 16 maart 2010, 12.00 – 13.00 uur, ter hoogte van telpunt 1

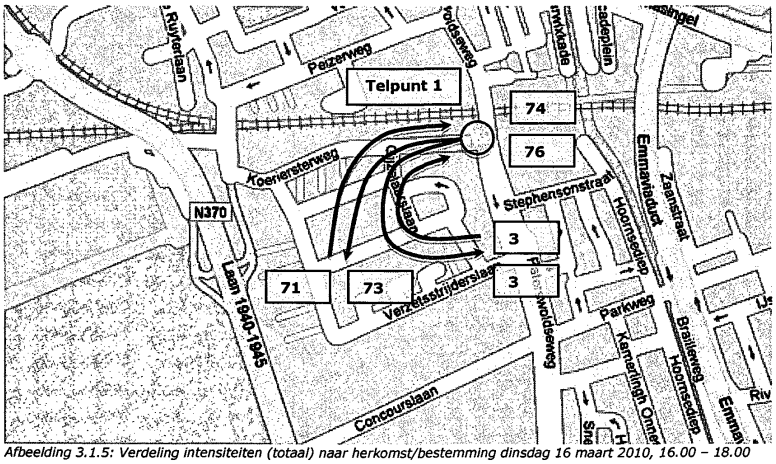


Afbeelding 3.1.4: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 16 maart 2010, 12.00 – 13.00 uur, ter hoogte van telpunt 2

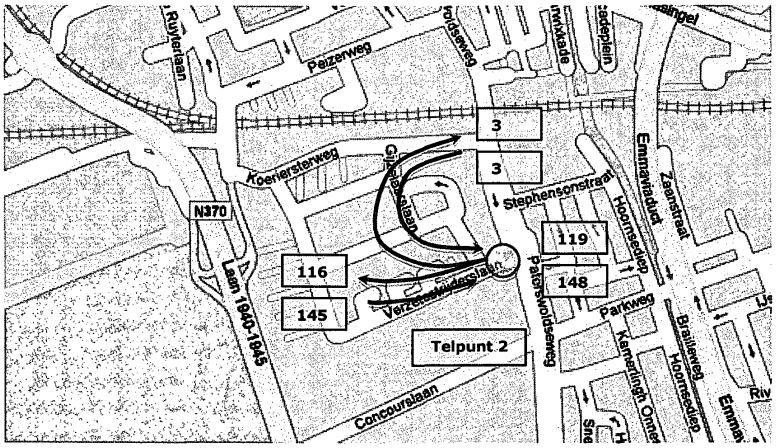
Bijlage 3.1

Herkomst/bestemming per telpunt

Dinsdag 16 maart 2010 – Avondmeting 16.00 – 18.00 uur



Afbeelding 3.1.5: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 16 maart 2010, 16.00 – 18.00 uur, ter hoogte van telpunt 1

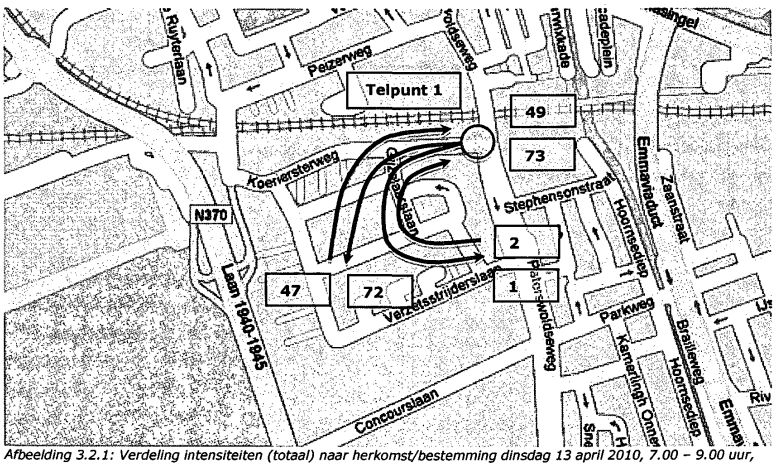


Afbeelding 3.1.6: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 16 maart 2010, 16.00 – 18.00 uur, ter hoogte van telpunt 2

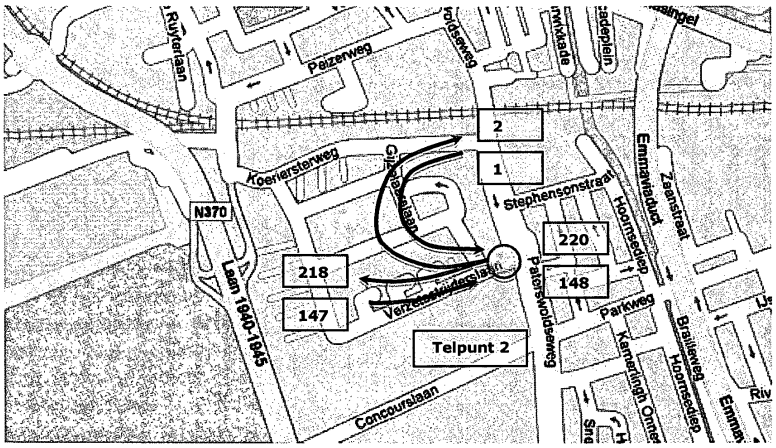
Bijlage 3.2

Herkomst/bestemming per telpunt

Dinsdag 13 april 2010 – Ochtendmeting 07.00 – 09.00 uur



Afbeelding 3.2.1: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 13 april 2010, 7.00 – 9.00 uur, ter hoogte van telpunt 1

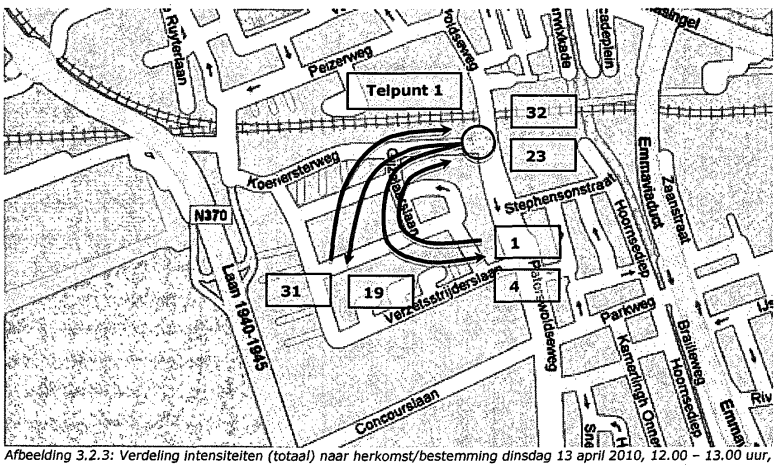


Afbeelding 3.2.2: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 13 april 2010, 7.00 – 9.00 uur, ter hoogte van telpunt 2

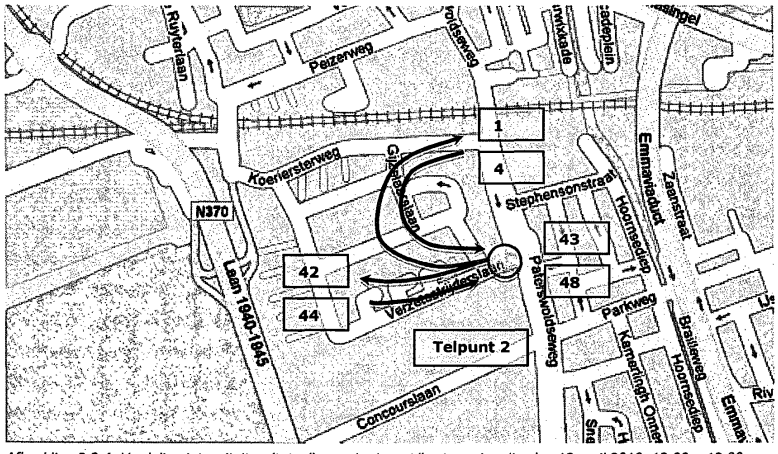
Bijlage 3.2

Herkomst/bestemming per telpunt

Dinsdag 13 april 2010 – Middagmeting 12.00 – 13.00 uur



Afbeelding 3.2.3: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 13 april 2010, 12.00 – 13.00 uur, ter hoogte van telpunt 1

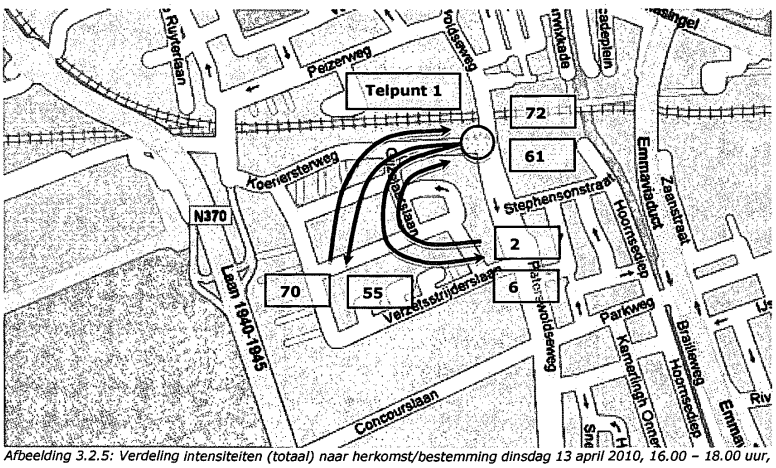


Afbeelding 3.2.4: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 13 april 2010, 12.00 – 13.00 uur, ter hoogte van telpunt 2

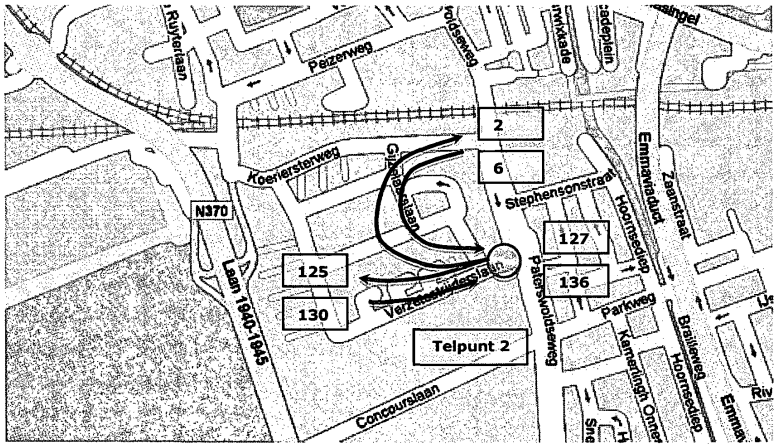
Bijlage 3.2

Herkomst/bestemming per telpunt

Dinsdag 13 april 2010 – Avondmeting 16.00 – 18.00 uur



Afbeelding 3.2.5: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 13 april 2010, 16.00 – 18.00 uur, ter hoogte van telpunt 1



Afbeelding 3.2.6: Verdeling intensiteiten (totaal) naar herkomst/bestemming dinsdag 13 april 2010, 16.00 – 18.00 uur, ter hoogte van telpunt 2

Bijlage 4 Wachttijdmeting

Bijlage 4.1

Wachttijdmeting dinsdag 16 maart 2010

De gemiddelde wachttijd is bepaald aan de hand van een aantal metingen per meetperiode. In onderstaande tabellen wordt de gemiddelde en de maximaal gemeten wachttijd in seconden aangegeven. Het aantal metingen verschilt per meetperiode. Het getal tussen haakjes geeft het aantal metingen aan.

Ochtendmeting 07.00 - 09.00 uur

Koerierterweg	Linksafslaand (10)	Rechtsafslaand (9)	Beide richtingen (19)
Gemiddelde	5	3	4
Maximum	27	10	27

Tabel 4.1.1: Wachttijdmeting Koeriersterweg, dinsdag 16 maart 2010, 07.00 - 09.00 uur

Verzetsstrijderslaan	Linksafslaand (7)	Rechtsafslaand (14)	Beide richtingen (21)
Gemiddelde	33	41	38
Maximum	142	141	142

Tabel 4.1.2: Wachttijdmeting Verzetsstrijderslaan, dinsdag 16 maart 2010, 07.00 - 09.00 uur

Middagmeting 12.00 - 13.00 uur

Koerierterweg	Linksafslaand (3)	Rechtsafslaand (7)	Beide richtingen (10)
Gemiddelde	20	5	10
Maximum	26	19	26

Tabel 4.1.3: Wachttijdmeting Koeriersterweg, dinsdag 16 maart 2010, 12.00 - 13.00 uur

Verzetsstrijderslaan	Linksafslaand (8)	Rechtsafslaand (22)	Beide richtingen (30)
Gemiddelde	8	4	5
Maximum	25	13	25

Tabel 4.1.4: Wachttijdmeting Verzetsstrijderslaan, dinsdag 16 maart 2010, 12.00 - 13.00 uur

Avondmeting 16.00 - 18.00 uur

Koerierterweg	Linksafslaand (9)	Rechtsafslaand (17)	Beide richtingen (26)
Gemiddelde	11	2	5
Maximum	33	20	33

Tabel 4.1.5: Wachttijdmeting Koeriersterweg, dinsdag 16 maart 2010 2009, 16.00 - 18.00 uur

Verzetsstrijderslaan	Linksafslaand (10)	Rechtsafslaand (41)	Beide richtingen (51)
Gemiddelde	9	6	6
Maximum	27	29	29

Tabel 4.1.6: Wachttijdmeting Verzetsstrijderslaan, dinsdag 16 maart 2010, 16.00 - 18.00 uur

Bijlage 4.2

Wachttijdmeting dinsdag 13 april 2010

De gemiddelde wachttijd is bepaald aan de hand van een aantal metingen per meetperiode. In onderstaande tabellen wordt de gemiddelde en de maximaal gemeten wachttijd in seconden aangegeven. Het aantal metingen verschilt per meetperiode. Het getal tussen haakjes geeft het aantal metingen aan.

Ochtendmeting 07.00 – 09.00 uur

Koeriersterweg	Linksafslaand (8)	Rechtsafslaand (6)	Beide richtingen (14)
Gemiddelde	21	3	13
Maximum	46	11	46

Tabel 4.2.1: Wachttijdmeting Koeriersterweg, dinsdag 13 april 2010, 07.00 – 09.00 uur

Verzetsstrijderslaan	Linksafslaand (3)	Rechtsafslaand (22)	Beide richtingen (25)
Gemiddelde	13	7	7
Maximum	22	25	25

Tabel 4.2.2: Wachttijdmeting Verzetsstrijderslaan, dinsdag 13 april 2010, 07.00 – 09.00 uur

Middagmeting 12.00 – 13.00 uur

Koeriersterweg	Linksafslaand (15)	Rechtsafslaand (3)	Beide richtingen (18)
Gemiddelde	11	0	9
Maximum	99	0	99

Tabel 4.2.3: Wachttijdmeting Koeriersterweg, dinsdag 13 april 2010, 12.00 – 13.00 uur

Verzetsstrijderslaan	Linksafslaand (5)	Rechtsafslaand (4)	Beide richtingen (9)
Gemiddelde	10	5	8
Maximum	20	16	20

Tabel 4.2.4: Wachttijdmeting Verzetsstrijderslaan, dinsdag 13 april 2010, 12.00 – 13.00 uur

Avondmeting 16.00 – 18.00 uur

Koeriersterweg	Linksafslaand (16)	Rechtsafslaand (18)	Beide richtingen (34)
Gemiddelde	15	4	10
Maximum	78	25	78

Tabel 4.2.5: Wachttijdmeting Koeriersterweg, dinsdag 13 april 2010, 16.00 – 18.00 uur

Verzetsstrijderslaan	Linksafslaand (10)	Rechtsafslaand (31)	Beide richtingen (41)
Gemiddelde	18	6	9
Maximum	61	25	61

Tabel 4.2.6: Wachttijdmeting Verzetsstrijderslaan, dinsdag 13 april 2010, 16.00 – 18.00 uur

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 82 89/ Herman Lübbers
Onderwerp Informeren over initiatiefnemer Westpark

Aan de leden van de raad
van de Gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Datum 2 3 SEP 2010 Bijlage(n) - Ons kenmerk RO10.2381878
Uw brief van Uw kenmerk

Geachte mevrouw, heer,

Hierbij willen wij u informeren over een initiatiefnemer die zich wil vestigen op het Westpark. Het betreft de Dierenbescherming, afdeling Groningen die in de komende periode publiekelijk zal aankondigen een Dierenbeschermingscentrum te willen realiseren in het Westpark. Voorafgaand wordt de directe omgeving ingelicht met een informatiebijeenkomst op 23 september a.s.

Een Dierenbeschermingscentrum is een gebouw met een mix van functies onder één dak, gericht op het dierenwelzijn. Binnen het initiatief zit in ieder geval een dierenasiel voor o.a. katten en honden, een hondenhotel, kantoorruimte voor de Dierenbescherming en ondersteunende functies, zoals een dierenartspraktijk en een beperkte winkel voor dierenbenodigdheden. Nader onderzoek moet nog uitwijzen of er nog aanvullende functies toegevoegd kunnen worden.

De ontwikkeling past in de gemeentelijke visie op het Westpark: een park dat bestaat uit een mozaïek met verschillende publieke en private functies, waaronder de waterskivijver. Het betreft een doorzetting van het eerder ingezette beleid voor dit parkgebied. Als beoogde locatie wordt gedacht aan de middelste parkkamer in het Westpark. Voor deze ontwikkeling is het noodzakelijk te zijner tijd een planologische procedure tot wijziging van het bestemmingsplan te doorlopen. Zodra de plannen concreet zijn en de ruimtelijke gevolgen duidelijk in beeld gebracht, wordt u hierover nader geïnformeerd.

Wij gaan er vanuit u hiermee, in deze fase, voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

De burgemeester, De secretaris,

SE.4.C

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.

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