

## Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 21 juni 2006

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

Datum: woensdag 21 juni 2006  
Aanvang: 20:00 uur  
Locatie: Oude raadzaal  
Voorzitter: J. Vogel  
Griffier: N. Krouwel

### A. A. ALGEMEEN DEEL

A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders

A.2. Vaststelling agenda

[Agenda raadscommissie Beheer en Verkeer 21 juni 2006](#) (pdf)

[Verslag raadscommissie Beheer en Verkeer 21 juni 2006](#) (pdf)

A.3. Conformstuk

[Raadsvoorstel - Inrichting 30 km gebied Laanhuizen](#) (pdf)

A.4. Rondvraag

### B. B. INHOUDELIJK DEEL

B.1. Collegebesluit d.d. 11 april 2006 inzake Aardgas tenzij...

[Raadsvoorstel - Nota "Aardgas tenzij..."](#) (pdf)

B.2. Raadsvoorstel Beheer- en Inrichtingsplan Westrand

[Raadsvoorstel - Beheer- en Inrichtingsplan Westrand](#) (pdf)

### C. C. HUISHOUELIJK DEEL

C.1. Lange-termijnagenda en lijst van moties en toezeggingen

C.2. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

C.3. Vaststelling verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer 17 mei 2006

## Agenda raadscie. Beheer en Verkeer 21 juni 2006

### RAADSCOMMISSIE BEHEER EN VERKEER

**Concept-agenda:** B&V nr. 06/06  
**Datum:** 21 juni 2006  
**Tijd:** **20:00-22:30**  
**Plaats:** Oude raadzaal  
**Voorzitter:** dhr. J. Vogel  
**Commissiegriffier:** dhr. N. Krouwel ☎ 367 7689  
**E-mail:** n.krouwel@griffie.groningen.nl

#### A. ALGEMEEN DEEL

- A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders
- A.2. Vaststelling agenda
- A.3. Conformstuk:  
Raadsvoorstel *Inrichting 30 km/u gebied Laanhuizen*
- A.4. Rondvraag

#### B. INHOUDELIJK DEEL

- B.1. Collegebesluit d.d. 11 april 2006 inzake *Aardgas tenzij...*
- B.2. Raadsvoorstel *Beheer- en Inrichtingsplan Westrand*

#### C. HUISHOUDELIJK DEEL

- C.1. Lange-termijnagenda en lijst van moties en toezeggingen
- C.2. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
- C.3. Vaststelling verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer 17 mei 2006

## Verslag raadsclie. Beheer en Verkeer 21 juni 2006

### VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER & VERKEER

OC nr.: 06/06  
Datum: 21 juni 2006  
Plaats: Nieuwe Raadzaal  
Tijd: 19:00-20:20

**Aanwezig:** dhr. J. Vogel (voorzitter), dhr. A. de Rooij (PvdA), dhr. J. Spakman (PvdA), dhr. J.A. Marion (SP), mw. T. Kirienco (SP), dhr. J. Evenhuis (VVD), dhr. D. Jager (VVD), dhr. M.T. Gijsbertsen (GL), dhr. J.P.T. Klijnsma (GL), dhr. J. Seton (CDA), mw. I.M. Jongman-Mollema (CU), dhr. J. Bolhuis (Stadsparij), dhr. F. van Leeuwen (S&S), mw. C.T. Dekker (wethouder), mw. J.A. Viisscher (wethouder), dhr. D. Vrieling (griffier), dhr. N. Krouwel (commissiegriffier).

**Afwegig:** dhr. M. Azghoughi (PvdA), mw. G.P. Wulfers (PvdA), mw. D. Rookmaker (D66)

#### A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders

*Wethouder Viisscher* geeft aan dat het college het landelijk akkoord over afval dat in het verschiet ligt op bepaalde punten niet steunt, het biedt met name voor zwerfafval geen oplossing.

Verder geeft de wethouder aan dat twee appelbomen bij het Noorderstation illegaal zijn gekapt en dat het college een herplantingsplicht zal gaan opleggen.

Op het Rug terrein op Zernike zal een deel van de bomen worden gekapt, voor compensatie van de ecologische structuur vindt er een herplant op het Campusterrein plaats en heeft 'het Paddenbosje' een beschermde status gekregen.

De volgende nota's komen binnenkort naar de commissie *het projectplan van het Groenstructuurplan, rapportage luchtkwaliteit 2005, afstandsbediening bruggen en het inspectierapport van de inspectie aan circus Renz.*

*Wethouder Dekker* geeft aan dat het *plan van aanpak schoolomgeving en de financiële vertaling van de invalidenparkeerplaatsen* in september komt. Daarnaast is men bezig met een netwerkanalyse voor Groningen-Assen, waar de wethouder de commissie in september meer over zal inlichten.

De wethouder wil de commissie in een aparte avond meer over grote verkeersprojecten inlichten.

*De voorzitter* stelt vast dat direct na het zomerreces een dergelijke bijeenkomst georganiseerd dient te worden. *Wethouder Dekker* geeft aan dat de volgende nota's naar de commissie komen: *Transferium Hoogkerk, HOV West, Oranjebuurt parkeernormen*. Verder zal er zo snel mogelijk een brief over de verkeerssituatie bij de Hoogeweg naar de commissie komen.

*Dhr. Klijnsma* nodigt de commissie als commissievoorzitter van Ruimte en Wonen uit voor een bijeenkomst op 11 juli over de Grote Markt Oostzijde.

#### A.2. Vaststelling Agenda

*De voorzitter* stelt de agenda vast.

#### A.3. Conformstuk

*De voorzitter* stelt vast dat het raadsvoorstel *Inrichting 30 km/u gebied Laanhuizen* conform naar de raad van 28 juni kan.

#### A.4. Rondvraag

*Dhr. de Rooij* wil weten hoe de 30 km/u zone in de Moesstraat gehandhaafd zal worden. Daarnaast doet de PvdA het verzoek om als commissie in een andere gemeente naar een tram in de praktijk te gaan kijken.

*De voorzitter* stelt vast dat het college een dergelijke reis organiseert.

## Verslag raadsclie. Beheer en Verkeer 21 juni 2006

*Dhr. Klijnsma* verzoekt om agendering van 'de Rodewolderdijk' voor de volgende commissievergadering met als verzoek aan het college om met de VWH in gesprek te gaan en een rapportage hiervan aan de commissie te zenden.

*Mevr. Jongman-Mollema* ondersteunt GroenLinks. De CU wil graag een reactie van het college op een vraag over de verkeerssituatie bij de Helperzoom die de vorige commissie is gesteld. Verder vraagt de CU zich af hoe het college tegenover de verkeerssituatie bij Zuidelijke Ringweg staat, dat wil zeggen Maupertuus tot Eemspoort.

*Dhr. Seton* wil weten hoe het college tegenover UMTS staat, naar aanleiding van het Zwitserse onderzoek.

*Wethouder Dekker* excuseert zich voor het niet beantwoorden van de vraag over de Helperzoom. De wethouder geeft aan in september als onderdeel van de netwerkanalyse over de problematiek rond de Zuidelijke ringweg terug te komen. De vraag over de Moesstraat zal nader worden uitgezocht en de wethouder komt daar de volgende commissievergadering op terug. Voor 28 juni zal de wethouder de commissie inlichten over de situatie bij de Rodewolderdijk.

*Wethouder Visscher* zegt de volgende commissievergadering de commissie te informeren over het collegestandpunt rond UMTS.

---

### B.1. Collegebesluit Aardgas tenzij...

*Dhr. Spakman* geeft aan dat de PvdA waardering heeft voor het besluit. De PvdA zou graag zien dat de duurzame ontwikkeling vanuit een punt wordt gecoördineerd. Aardgas heeft veel voordelen, het zou echter goed kunnen dat die voordelen snel worden ingehaald. De PvdA is van mening dat het college serieuzer moet ingaan op de mogelijkheden van Bio-ethanol als brandstof. De PvdA verzoekt het college onderzoek te doen naar het gebruik van Bio-ethanol en de coördinatiemogelijkheden vanuit een punt bij duurzame ontwikkeling.

*Dhr. Gijsbertsen* sluit zich grotendeels aan bij de PvdA. GroenLinks zou verder graag zien dat bussen ook op aardgas gaan rijden. Daarnaast wijst GroenLinks erop dat het coördinatievraagstuk m.b.t. de duurzame ontwikkeling goed ter hand moet worden genomen.

*Mevr. Jongman-Mollema* vindt dat het college voor één alternatief moet gaan. Verder sluit de CU zich aan bij de PvdA als het gaat om het coördinatievraagstuk m.b.t. duurzame ontwikkeling.

*Dhr. De Rooij* wijst de CU erop dat het gebruik van bio-ethanol een positieve impuls kan geven voor de werkgelegenheid in de suikerindustrie. *Mevrouw Jongman-Mollema* is van mening dat het gebruik van brandstof niet versnipperd moet zijn en dat voor één alternatief gekozen moet worden.

*Dhr. Van Leeuwen* is juist van mening dat het college voor meerdere opties moet gaan. Student en Stad ziet niet de noodzakelijkheid van het kiezen voor één alternatief.

*Dhr. Evenhuis* is netals Student en Stad van mening dat het college voor meerdere alternatieven moet kiezen. Tevens verwijst dhr. Evenhuis naar een motie van dhr. Hosters vorig jaar over het gebruik van bio-ethanol.

*Wethouder Visscher* geeft aan dat dit besluit moet worden gezien als een begin. Het college kiest nu in principe voor aardgas, maar daar zijn wel nuances in aan te brengen. Er blijft ruimte voor andere alternatieven bestaan, met name in de overgangperiode. De wethouder kan daarbij de waarschuwing van de CU goed volgen, dat niet teveel versnipperd moet raken.

De wethouder zegt toe dat het college van plan is het coördinatievraagstuk ter hand te nemen, rekening houdende met de bedrijfsmatige beperkingen. Bij de begroting 2007 zal de raad meer duidelijkheid krijgen over hoe het college alles denkt te coördineren

Over een jaar zal de wethouder de commissie opnieuw inlichten over de stand van zaken m.b.t. de duurzame ontwikkeling bij de verschillende diensten.

De wethouder zal de commissie nader informeren over het gebruik van aardgas bij het regionale vervoer. *Dhr. Spakman* wijst de wethouder erop dat bio-ethanol zich ook heel goed leent als brandstof voor bussen.

*De voorzitter* geeft aan dat de commissie over een jaar weer wordt geïnformeerd over de stand van zaken m.b.t. dit onderwerp. Bij de begroting 2007 zal de wethouder terugkomen op hoe Groningen de

## Verslag raadsclie. Beheer en Verkeer 21 juni 2006

meest duurzame stad kan worden en de wethouder zal de commissie zo spoedig mogelijk informeren over de te gebruiken brandstof voor het busvervoer.

---

### **B.2. Raadsvoorstel *Beheer- en Inrichtingsplan Westrand***

De PvdA, SP, VVD en CU spreken lovende woorden uit over dit raadsvoorstel.

*Dhr. Gijsbertsen* verzoekt om de inspraakverslagen bij dit raadsvoorstel. GroenLinks vraagt zich af hoe economisch maximaal rendabele landbouw zich verhoudt tot goed natuurbeheer. GroenLinks vraagt uitleg van het college over waarom uitbreiding van de waterstructuur ongewenst is. Verder wil GroenLinks weten of de ontwikkeling van de oevers gevolgen heeft voor de ontwikkeling van de route van 'de brede groene rivier'. Tot slot wil GroenLinks weten welke plek precies wordt aangewezen voor de weidevogels.

*Dhr. Jager* vraagt zich af hoe dit plan zich verhoudt tot het Beter-Bruggenplan en de Noordelijke/Westelijke ringweg Reitdiep.

*Wethouder Visscher* geeft aan dat het voorstel een raamplan is. Het proces naar dit voorstel is zeer interactief geweest, dat was ook een eis van een Europese subsidie 'PURE'. Het college heeft geconstateerd dat het behoud van de natuur in dit gebied alleen mogelijk is wanneer er een economisch rendabele landbouw is. De wethouder geeft aan dat in het zuiden ook veel minder traditionele landbouw is. De weidevogels kunnen in het hele gebied terecht. Uit archeologisch belang is ervoor gekozen de waterstructuur niet verder uit te breiden. Het principe van 'de brede groene rivier' wordt juist niet tegen gehouden. De wethouder kan nu geen uitsluitel geven over de verkeersproblematiek, maar het college komt daar nog op terug. Dit voorstel sluit bepaalde alternatieven bij het raadsvoorstel Noordelijke/Westelijke ringweg Reitdiep niet uit. De wethouder zegt toe voor de raad van 28 juni de inspraakverslagen aan de commissie toe te zenden.

*De voorzitter* stelt vast dat het raadsvoorstel conform naar de raad van 28 juni 2006 kan.

---

### **C.1. Vaststelling lange-termijnagenda en lijst moties en toezeggingen**

*Dhr. Klijnsma* vraagt het college voor het najaar om uitbreiding van de LTA.

*Dhr. Van Leeuwen* verzoekt om een toevoeging aan de lijst van de toezegging over haar afweging voor bewegwijzering voor parkeerplaatsen met 'vol/vrij' enerzijds en 'aantal plaatsen' anderzijds.

### **C.2. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname**

*Dhr. Gijsbertsen* verzoekt om agendering van het jaarprogramma Waterplan 2006 voor de volgende commissievergadering.

*Wethouder Visscher* geeft aan dat in september de ARCG bezocht kan worden en dat de commissie hiervoor wordt uitgenodigd.

### **C.3. Vaststelling verslagen d.d. 17 mei 2006**

*Dhr. Seton* meldt dat op pagina 4 bij de woordvoering van mev. Kirienko, 'GroenLinks' gewijzigd moet worden in 'SP'.

## Raadsvoorstel - Inrichting 30 km gebied Laanhuizen

### COMMISSIE BEHEER EN VERKEER

griffier van de raadscommissie  
n.krouwel@griffie.groningen.nl  
tel 050-367 7726

#### VERGADERSTUK

vergaderdatum: 21 juni 2006

onderwerp: Inrichting 30 km gebied Laanhuizen

Aan de raad,

#### **Inleiding**

In het duurzaam-veiligprogramma is sprake van het inrichten van woonwijken tot 30-kilometergebieden overeenkomstig de categoriseringsvisie "Kalm aan en rap een beetje". De afgelopen jaren is met rijkssubsidie een groot aantal woonwijken heringericht. Een beperkt aantal gebieden dient de komende tijd nog aan bod te komen, waaronder de wijk Laanhuizen, gelegen tussen de Paterswoldseweg en de spoorlijn. Rijkssubsidie is hiervoor niet meer beschikbaar. In het meerjarenprogramma verkeer en vervoer 2004-2007, is voor de wijk Laanhuizen een bedrag van € 34.000 (netto - taakstellend op basis van ook voor andere wijken gehanteerde normbedragen) beschikbaar.

#### **Het plan**

Om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te beperken worden er drie snelheidsremmers aangebracht in de vorm van verhoogde weggedeeltes. Deze worden gesitueerd in de Verzetstrijderslaan thv de nrs. 27/29 en de nrs 179/218 (bij het gymnasium) en het Droppingsveld thv nr 9 (bij het groengebied). Het beschikbare budget staat de aanleg van méér voorzieningen niet toe. De overgangen van het gebied naar straten waar 50 km/uur gereden mag worden zijn reeds allemaal voorzien van inritconstructies. Bij deze overgangen worden nog verkeersborden aangebracht. Wij stellen vóór, het plan naar aanleiding van de inspraak niet aan te passen.

#### **Fietsparagraaf**

Voor het fietsverkeer verandert er niet veel. De verhoogde weggedeeltes zullen zodanig worden aangebracht dat het fietsverkeer er zo weinig mogelijk hinder van ondervindt.

#### **Groenparagraaf**

Er verandert niets aan de groenvoorzieningen.

## Raadsvoorstel - Inrichting 30 km gebied Laanhuizen

### Beheerparagraaf

Met het instellen van de 30 km/u zone en het aanleggen van 3 verhoogde plateaus in Laanhuizen krijgt Stadsbeheer er een paar extra te onderhouden elementen bij. Het gaat hier dan om de verhoogde weggedeeltes, markeringen, en wat verkeersborden. Het totaal aan maatregelen heeft echter een dusdanige kleine omvang dat de wijzigingen in onderhoudskosten nihil zijn. Derhalve wordt geen beroep gedaan op de areaaluitbreidingsgelden.

Conform de BORG-systematiek zal het onderhoudsniveau van de verhardingen, markeringen en van de bebording "basis" zijn.

### Vooroverleg / Inspraak

Op 30 augustus 2005 is het plan naar de buurtvertegenwoordiging gestuurd. Deze heeft het plan in een wijkvergadering besproken. Hieruit kwam naar voren dat de buurt graag méér snelheidsremmende maatregelen gerealiseerd zag worden. Vanwege het beperkte budget kon echter aan dit verzoek niet worden voldaan.

Op 28 februari 2006 heeft het college het plan vrijgegeven voor inspraak. Het plan heeft ter inzage gelegen van 9 maart tot 6 april 2006. Hierop is één schriftelijke reactie ontvangen. De heer F. Swarte vindt drie snelheidsremmende maatregelen overbodig. Met name het verhoogde weggedeelte in het Droppingsveld hoeft in zijn ogen niet te worden aangelegd.

Echter, voor Laanhuizen hebben we al voor een zeer sobere inrichting gekozen. Enerzijds worden enkele lange rechtstanden voorzien van verhoogde weggedeeltes, met name in de Verzetstrijderslaan, om de snelheid van het autoverkeer af te remmen. Anderzijds wordt het kruisend voetgangersverkeer gefaciliteerd, met name op het Droppingsveld (ter hoogte van het voetpad door het groengebiedje). In alle gevallen zal de automobilist zijn snelheid aan moeten passen.

Door het aanleggen van deze snelheidsremmende maatregelen wordt er ook voor gezorgd dat mogelijk sluipverkeer door de wijk vermeden wordt.

Als reactie op de inspraak, willen wij het oorspronkelijk voorstel handhaven.

### Financiën

De kosten worden begroot op	€ 38.100,-
Waarvan BTW	€ 4.100,-
Netto	€ 34.000,-
Dekking wordt gevonden in:	
Nieuw beleid incidenteel 2004, diversen verkeer	€ 34.000,-
Prognose afdracht BCF egalisatiereserve	€ 4.100,-
Totaal inclusief BTW	€ 38.100,-
<b>Totaal netto krediet</b>	<b>€ 34.000,-</b>

## Raadsvoorstel - Inrichting 30 km gebied Laanhuizen

### **Besluit.**

Gelet op het vorenstaande en onder overlegging van de bijbehorende stukken, stellen wij u voor te besluiten:

- I. het plan tot inrichting van Laanhuizen tot 30 km/uur-gebied vast te stellen;
- II. het netto uitvoeringskrediet van € 34.000,- ter beschikking te stellen volgens de in het voorstel aangegeven dekking;
- III. de gemeentebegroting 2006 dienovereenkomstig te wijzigen.



## Raadsvoorstel - Nota "Aardgas tenzij..."

### COMMISSIE BEHEER EN VERKEER

griffier van de raadscommissie  
n.krouwel@griffie.groningen.nl  
tel 050-367 7726

#### VERGADERSTUK

vergaderdatum: 21 juni 2006  
onderwerp: Nota "Aardgas tenzij..."

## Aardgas, tenzij.....

### *Schone en duurzame brandstoffen voor het gemeentelijk wagenpark*

#### 0. Inleiding

##### *Een schoner wagenpark*

In de raadsvergadering van 27 april 2005 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen om de toepassing van biodiesel in de dieselmotoren van gemeentelijke voertuigen te onderzoeken. De milieudienst (MD) heeft dit onderzoek opgepakt en een aantal conclusies geformuleerd in de nota *Een schoner wagenpark* (MD.05.72987). Deze nota lag op 1 november 2005 ter besluitvorming in het college. De MD stelde voor te kiezen voor een gedifferentieerde inzet van schonere voertuigen en / of brandstoffen:

1. Ten aanzien van de personenvoertuigen in te blijven zetten op de huidige LPG lijn (aantallen: 50)
2. Bij de lichte bedrijfsvoertuigen de mogelijkheden van aardgas te onderzoeken (aantallen: 80) en
3. Bij de zware bedrijfsvoertuigen (en veegmachines) in te zetten op het gebruik van puur plantaardige olie (PPO) in combinatie met de aanschaf van nieuwe auto's (aantallen: 78)

In de afwegingen hebben naast de milieueffecten, de bedrijfseconomische effecten en de subsidiemogelijkheden een belangrijke rol gespeeld.

De nota werd door het college aangehouden voor nadere oriëntatie. Het besluit luidde:

- het college vraagt het AMT een eenduidig voorstel te doen voor het gehele gemeentelijke wagenpark
- de wethouders Schuiling en Visser hebben nader overleg met de Gasunie
- de raad wordt door middel van een collegebrief geïnformeerd over de stand van zaken en de verdere procedure

De voorzitter van de raadscommissie Z&B is op 4 november 2005 door middel van een brief van wethouder Visser op de hoogte gesteld van het bovengenoemde collegebesluit en de daarmee gepaard gaande vertraging in de procedure. Het gesprek met de Gasunie heeft op 21

## Raadsvoorstel - Nota "Aardgas tenzij..."

december 2005 plaatsgevonden. Deze bijeenkomst was informatief van aard; de Gasunie heeft de voordelen van het rijden op aardgas uiteengezet. De informatie is verwerkt in de voorliggende notitie.

### *Groningen aardgashoofdstad?*

Het aanhouden van de nota *Een schoner Wagenpark* was ook ingegeven door de vraag: zou Groningen als aardgashoofdstad haar wagenpark niet - in plaats van op biodiesel - op aardgas moeten laten rijden? Moet Groningen niet het goede voorbeeld geven en een van de strategische speerpunten van Energy Valley en het Akkoord van Groningen - het verlengen van de aardgasketen naar de toepassing van biogas en waterstof – met daden ondersteunen?

Bovendien heeft de gemeente bij de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst met Arriva, de Gasunie en Energy Valley<sup>1</sup> voor het project 'Stadsvervoer op CNG' (20 stadsbussen op aardgas) toegezegd te zullen onderzoeken of (delen van) het gemeentelijk wagenpark op aardgas zouden kunnen omschakelen.

### *Leeswijzer*

Over de vraag *aardgas of biodiesel?* gaat hoofdstuk 1. We gaan na of er op basis van argumenten op het gebied van de milieueffecten, kosten en (mogelijke) bedrijfsrisico's een besluit te nemen valt over deze vraag. De nota van de MD is voor dit hoofdstuk belangrijke input geweest, maar we hebben ons breder georiënteerd.

Vervolgens kijken we in hoofdstuk 2 naar wat andere landen en gemeenten in dezen doen en naar wat de andere gemeentelijke diensten vinden. Om tot een eenduidig voorstel voor het gemeentelijke wagenpark te komen, heeft in december 2005 een rondje langs een aantal relevante gemeentelijke diensten plaats gevonden. Het verslag van dit rondje is opgenomen in de bijlage. In hoofdstuk 3 ten slotte komen wij tot de conclusies.

### **1. Aardgas of biodiesel?**

Aardgas is een fossiele brandstof. Net als olie: het raakt een keer op. Biodiesel daarentegen is duurzaam. Het wordt gewonnen uit koolzaadolie of zonnebloemolie. Naast biodiesel zijn er diverse soorten andere biobrandstoffen. Pure plantaardige olie (PPO) is net als biodiesel gemaakt van plantaardige oliën (zonder chemische bewerking). De meest gebruikte biobrandstof is bio-ethanol. Deze alcohol ontstaat door het vergisten van suikerriet, maïs of andere plantaardige grondstoffen. Daarnaast is er nog biogas dat ontstaat door het vergisten van biomassa. Uit biomassa kan bovendien ook waterstof gemaakt worden.

Biodiesel en PPO worden gezien als de toekomstige, schone opvolgers van onze huidige diesel. PPO is echter op dit moment nog een nicheproduct: grootschalige toepassing is niet mogelijk. Gebruik van aardgas sorteert voor op de toepassing van duurzame energiebronnen als biogas en waterstof. Het is tamelijk eenvoudig om met de bestaande aardgasinfrastructuur op (een mengsel met) biogas over te stappen en, in een later stadium, op waterstof. Biogas is momenteel economisch nog niet rendabel, maar op diverse plekken in de wereld wordt er volop mee geëxperimenteerd. In Lille zijn ze bijvoorbeeld al ver met de toepassing van biogas in bussen.

### *Milieueffecten*

Ten aanzien van de milieueffecten kunnen we stellen dat op dit moment rijden op aardgas het schoonst is: het levert de minste (lokale) luchtverontreiniging op. De verbranding van

<sup>1</sup> Zie B&W besluit hierover van 15 februari 2005

## Raadsvoorstel - Nota "Aardgas tenzij..."

Biodiesel (en PPO) echter heeft de laagste uitstoot van broeikasgassen en draagt dus bij aan de oplossing van het klimaatprobleem.

Volgens de Gasunie wordt de reductie van de uitstoot van fijn stof en NOx in Europa de komende jaren de belangrijkste opgave. De Europese emissienormen zijn in dezen al behoorlijk aangescherpt. Aardgas is daarom volgens hen de voor de hand liggende keuze. Aardgas heeft bovendien als voordeel dat omschakeling op biogas een reële mogelijkheid is, waardoor op termijn ook een substantiële CO2 reductie gerealiseerd kan worden.

De verbranding van biodiesels draagt dus niet bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit: er blijven roetfilters nodig. Maar in de nabije toekomst, als de dieselvoertuigen moeten voldoen aan strenge Europese emissienormen (Euro 5 en 6) wordt rijden op (bio)diesel vergelijkbaar met aardgas. Euro 5 is nu al beschikbaar.

De milieueffecten bij het gebruik van biodiesel en PPO zijn niet onomstreden: er zijn nog onvoldoende meetresultaten beschikbaar en er is sprake van milieuvervuiling in de teeltfase (gebruik van kunstmest, bestrijdingsmiddelen en energie). Daar staat weer tegenover dat biodiesel uit landbouwgewassen duurzamer is dan de fossiele brandstoffen en nieuwe, bedrijfseconomische mogelijkheden biedt in landelijke gebieden (suiker!).

### *Kosten*

De omschakeling naar een schoner wagenpark zal ontegenzeggelijk kosten met zich meebrengen: denk bijvoorbeeld aan de meerprijs voor de motoren, de bouw van pompfaciliteiten en de (ver)bouw van de werkplaatsen. De vraag in welke mate en voor welk product het meeste is echter op dit moment niet goed te beantwoorden. De markt voor zowel aardgas als biodiesel is op dit moment nog verre van volwassen en kent vele onzekerheden (accijnsheffing?). De prijzen voor de benodigde investeringen hebben daardoor een grote bandbreedte.

De brandstofprijs van PPO is momenteel het laagst (onafhankelijk van de olieprijs). Omschakeling van de huisvuilauto's en andere zware trucks op PPO verdient zich volgens de MD daarom in verhouding het snelst terug.

Rijden op aardgas is mede duur omdat het een geheel nieuwe motortechniek vereist. Transitie naar aardgas is alleen rendabel op het moment dat er nieuwe wagens moeten worden aangeschaft. Bestaande motoren ombouwen op aardgas wordt door alle deskundigen afgeraden (overigens niet alleen vanwege de kosten).

En dan zijn er nog de kosten voor de vulstations. Volgens het onderzoek van de MD zijn de kosten van de pompfaciliteiten voor aardgas het hoogst. Er zijn echter subsidies voor mogelijk. Bovendien zien we op andere plekken in Nederland (Haarlem, Leeuwarden, Nijmegen) dat marktpartijen - als er voldoende afname gegenereerd wordt - bereid zijn investeringen in pompfaciliteiten op zich te nemen (zowel voor aardgas als voor biodiesel).

Ten slotte kan er bij aardgas door de hoge tankfrequentie sprake zijn van efficiencyverlies. De MD stelt dat de hogere meerkosten bij de omschakeling naar aardgas niet, zoals dat bij het busvervoer wel het geval is, worden goedgehaakt door 'inverdieneffecten' op grote aantallen kilometers. Een vuilnisauto rijdt ongeveer een kwart van wat een bus aflegt

### *Aanwezigheid van pompfaciliteiten*

Voor zowel biodiesel als PPO en aardgas geldt dat er in Nederland weinig tot geen pompfaciliteiten ter beschikking zijn en dat met de ontwikkeling daarvan veel tijd en geld gemoeid is. In Groningen zit er een pompfaciliteit voor aardgas bij Arriva aan te komen (het omrijden naar dit punt levert echter logistieke nadelen voor de MD op). Daarnaast hebben de

## Raadsvoorstel - Nota "Aardgas tenzij..."

Gasunie, Dutch<sup>2</sup> en Energy Valley bij de rijksoverheid subsidie aangevraagd - en toegezegd gekregen - voor de realisatie van 10 aardgastankstations in Noord Nederland. Twee daarvan zullen in Groningen geplaatst worden.

### *Laadvermogen en motorische trekkracht*

Van auto's op aardgas wordt wel eens gezegd dat ze minder laadvermogen en motorische trekkracht hebben. In het verleden was dat ook zo. Door technische innovatie en het feit dat steeds meer autofabrikanten met standaard aardgasmodellen komen, boeten deze bezwaren echter aan kracht in. Bij veel op aardgas gefabriceerde auto's bevinden zich de tanks momenteel onder de laadvloer en de *power* van de motoren is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Het feit blijft dat de toepassing van aardgas in grote, zware en / of complexe auto's, zoals zware trucks, huisvuilwagens met zijbelading, brandweerauto's en veegauto's vanwege het laadvermogen en de motorische trekkracht door veel deskundigen minder aantrekkelijk wordt gevonden. Het marktaanbod van dit type auto's op aardgas blijft dan ook beduidend achter. Volvo en MAN hebben om die reden aardgasmotoren voor dit marktsegment uit de serieproductie genomen.

### *Appels met peren*

Aardgas of biodiesel? Beide opties kennen uitgesproken voor- en tegenstanders, die elkaar fel bestrijden. Ook uit het bovenstaande blijkt dat een eenduidige keuze voor een van beiden nauwelijks te maken is. Zowel bij aardgas als bij biodiesel zijn evenveel argumenten voor als tegen. Ten aanzien van de milieueffecten en de kosten is het appels met peren vergelijken. Het is maar net vanuit welk perspectief je kijkt en wat je wilt zien.

De keuze voor het een of het ander hangt bovendien sterk af van het type auto waarvoor de brandstof bedoeld is. De toepassing van aardgas lijkt op dit moment minder geschikt voor zware trucks als huisvuilauto's. Maar dat kan door ontwikkelingen in techniek en vraag over tien jaar weer geheel anders liggen.

In het hierna volgende kijken we naar waar anderen voor gekozen hebben en wat daarbij de doorslag heeft gegeven. Ook inventariseren we wat de andere gemeentelijke diensten ervan vinden.

## 2. Wat doen anderen?

Wat doen anderen? Kiezen zij voor aardgas of biobrandstoffen? En waarom? Een quick scan op Internet wijst uit dat, als de keuze op aardgas uitvalt, men doorgaans op korte termijn resultaten wil boeken op het terrein van de luchtkwaliteit. Vaak is dat het geval in stedelijke gebieden. In Frankrijk rijdt om die reden inmiddels een op de drie stadsbussen op aardgas.

De keuze voor biobrandstoffen wordt dikwijls ingegeven door de duurzaamheid of, zoals in het geval van bio-ethanol, de gemakkelijke aansluitingsmogelijkheden op de bestaande pompinfrastructuur. Wereldwijd is bio-ethanol de meest gebruikte biobrandstof. In Brazilië rijdt iedereen op een *blend* van benzine met 30 tot 100 procent alcohol. Rotterdam streeft er naar om eind 2010 950 auto's van gemeentelijke en private wagenparken op bio-ethanol te laten rijden.

In Duitsland reden in het jaar 2000 al 210.000 auto's op biodiesel. Tanken is er geen probleem: 1600 pompstations met biodiesel staan over het hele land verspreid. In ons land is de gemeente Venlo een van de eersten die haar veegwagens aanpaste voor het gebruik van PPO. Verder rijdt een aantal bevoorradingstrucks van de *fastfoodketen* McDonalds op PPO.

<sup>2</sup> Dutch4 heeft ook in de regio IJmond (Haarlem) met behulp van rijkssubsidie 4 vulstations gerealiseerd.

## Raadsvoorstel - Nota "Aardgas tenzij..."

### *Haarlem*

Haarlem is in Nederland voorbeeldstad voor het rijden op aardgas. Ook in Haarlem hebben de zorgen om de luchtkwaliteit een belangrijke rol gespeeld bij de keuze voor de omschakeling op gas. In de regio Haarlem / IJmond rijden vanaf 2006 85 commercieel geëxploiteerde aardgasbussen (Connexxion). Naast deze bussen rijdt inmiddels ook een belangrijk deel van het gemeentelijk wagenpark op aardgas (sinds het collegebesluit in 2001: ca. 160 voertuigen, waaronder huisvuiltrucks, bestelbusjes en pick up's). En verder zijn er diverse OV-taxi's (ook Connexxion) en bestelwagens van derden overgegaan op aardgas.

De gemeente Haarlem heeft gekozen voor een geleidelijke, gefaseerde invoering: afgeschreven auto's worden vervangen door modellen op aardgas. Daarnaast gaat men er pragmatisch mee om. Niet voor iedere auto is aardgas de meest geschikte en gewenste brandstof. Dat geldt voor sommige veegauto's en voor de wagens van de brandweer.

Er zijn in de regio 4 vulstations, waarvan 1 in Haarlem. Deze worden geëxploiteerd door Dutch4. Bij de overstap op aardgas is de samenwerking gezocht met bedrijven en instellingen in en rondom de gemeente Haarlem om voldoende kritische massa (taxi's) te genereren voor de vulstations.

In navolging van Haarlem gaan de bussen in de gemeenten Tilburg en Nijmegen binnenkort ook over op aardgas.

### *Leeuwarden*

Een ander aansprekend voorbeeld in Nederland is de gemeente Leeuwarden. Leeuwarden heeft de inzet op schone en duurzame brandstoffen hoog in het vaandel staan, maar maakt geen eenduidige keuze voor aardgas of biodiesel. De Friese hoofdstad besteedt momenteel al haar voertuigen aan op duurzame brandstoffen en kijkt daarbij nadrukkelijk naar welke brandstof het beste bij welk voertuig past. In grote lijn komt het erop neer dat de grotere, zware trucks worden overgezet op biodiesel en de lichte bedrijfswagens en personenauto's op aardgas. Nu zijn het er nog maar drie op aardgas en drie op biodiesel; in 2006 moeten dat er in totaal vijftig zijn. Binnenkort gaat er een pompstation open waar ALLE duurzame brandstoffen verkrijgbaar zijn.

De inzet op schone en duurzame brandstoffen voor het wagenpark is onderdeel van een veel breder milieuplan waarin naast zaken als energiezuinige verkeerslichten (!) ook milieuvriendelijke ambities staan ten aanzien van nieuwe woonwijken en het openbaar vervoer. Verder valt het op dat Leeuwarden in dezen nauw samenwerkt met de provincie Friesland. De provincie besteedt o.a. het streekvervoer aan op duurzame brandstoffen en onderzoekt - samen met de provincie Groningen, Arriva en het ECG (energieconvenant Groningen) - of de treinen in het Noorden op PPO zouden kunnen rijden. Ook Energy Valley participeert in de meeste initiatieven. Daarnaast speelt Energy Valley een belangrijke rol in de lobby naar Den Haag en als aanvrager van subsidies.

### *Wat vinden de andere gemeentelijke diensten<sup>3</sup>?*

Alle gemeentelijke diensten zijn zich bewust van de noodzaak om op termijn de omschakeling naar het gebruik van milieuvriendelijker brandstoffen te maken. Om diverse redenen (technieken zijn nog niet uitontwikkeld, meerkosten, kansen op efficiencyverlies, veiligheid, onduidelijkheid over het milieurendement) adviseren zij niet op korte termijn een grootschalige omschakeling naar aardgas dan wel biodiesel te maken. De aanbeveling is om de bedrijfswagens en personenauto's voorlopig op LPG te laten rijden en vrachtauto's en

---

<sup>3</sup> Zie verder de bijlage voor een uitgebreider verslag van het 'rondje' langs de diensten.

## Raadsvoorstel - Nota "Aardgas tenzij..."

tractoren uit te rusten met roetfilters. Ondertussen zou goed onderzocht moeten worden hoe en met welke brandstof(fen) op de lange termijn de omschakeling gemaakt zou moeten worden.

Hoe dan ook bepleiten zij een gefaseerde overgang, bijvoorbeeld bij de aanschaf van nieuwe auto's. Voor het ombouwen van de bestaande motoren naar aardgas dan wel biodiesel of PPO lopen de meeste diensten niet warm in verband met het geringe rendement op de milieuemissies en de hoge meerkosten. Verder wordt de aanwezigheid van (voldoende) pompfaciliteiten bij diverse diensten als een kritische randvoorwaarde benoemd. (Het verslag van het 'rondje langs de diensten' is als bijlage aan deze nota toegevoegd.)

### 3. Conclusies

#### *Aardgas tenzij....*

Aardgas of biodiesel? Er is geen eenduidig antwoord op deze vraag. Beide zijn goed. Of zoals de Gelderse Milieufederatie concludeerde toen de provincie Gelderland aangaf te willen overstappen op biodiesel terwijl de gemeente Nijmegen aankondigde te kiezen voor aardgas: we moeten blij zijn dat beide overheden stappen zetten op weg naar het gebruik van schonere en duurzamere brandstoffen.

We zeiden het al eerder: naast de keuze op rationele en inhoudelijke gronden spelen er ook afwegingen mee, die van strategische en principiële aard zijn. Groningen kan, als aardgashoofdstad, eigenlijk niet om aardgas voor haar wagenpark heen. Tenzij er argumenten zijn - bijvoorbeeld op het gebied van de bedrijfsvoering, veiligheid en kosten - om dat niet te doen. Dit betekent dus dat Groningen - als het gaat om de brandstofkeuze voor haar wagenpark - kiest voor de richting *Aardgas tenzij....*. Daarmee gaat Groningen precies tussen de benadering van de gemeenten Haarlem en Leeuwarden in zitten: uit principe gaan we aardgas, maar we kiezen wel de brandstof die het beste bij het voertuig past. (Hoewel: zelfs in Haarlem blijven brandweer en veegauto's vanwege bedrijfsmatige argumenten en veiligheidsredenen 'gewoon' op diesel rijden.)

De MD koerste in de nota *Een schoner Wagenpark* ook al aan op diversiteit in de toepassingen. Die insteek werd nog eens bevestigd in het rondje langs de andere diensten. Dit voorstel gaat echter verder dan wat de diensten opperden. De keuze voor de richting *aardgas, tenzij....* ziet er in grote lijn als volgt uit:

- op de lange termijn - we hebben het dan over een periode van 20 tot 30 jaar - is het totale gemeentelijk wagenpark qua brandstof zoveel mogelijk overgeschakeld op aardgas; in combinatie met de 'opvolgers' van aardgas (biogas, waterstof);
- in de overgangperiode (tussen nu en 20 jaar) staat de toepassing van aardgas ook centraal. In de eerste fase van deze periode (de komende 4 tot 5 jaar) zou een belangrijk deel van de personen- en de lichte bedrijfsvoertuigen op aardgas over kunnen stappen, rekening houdend met nu lopende aanbestedingsperiodes die leverancierskeuzes beperken<sup>4</sup>. En in een latere fase zouden, afhankelijk van de technische ontwikkelingen en innovaties, eventueel de zwaardere bedrijfsauto's op aardgas over kunnen gaan (zo is het ook in de gemeente Haarlem gegaan). De omschakeling op aardgas (of het nu de personenwagens, de lichte bedrijfswagens of eventueel de zware bedrijfswagens betreft) gebeurt pas dan als er nieuwe wagens

<sup>4</sup> Voor het wagenpark van de DSW is daarbij de ontwikkeling van pompfaciliteiten voor aardgas in het Noorden een kritische randvoorwaarde; voor de andere diensten zijn een of (liever) twee vulstations in de stad voldoende.

## Raadsvoorstel - Nota "Aardgas tenzij..."

aangeschaft moeten worden en er opnieuw aanbesteed wordt. Voorwaarde is dat de voertuigen met aardgasmotoren 'af-fabriek' geleverd kunnen worden en de specifieke toepassingen ervan mogelijk zijn (brandweer, reinigingsvoertuigen).

- Naast aardgas is er in de overgangperiode ruimte voor alle denkbare alternatieven die vooruitgang betekenen voor het milieu en reductie bewerkstelligen van emissies, zoals de toepassing van PPO in combinatie met roefilters in de zwaardere trucks. Bij de toepassing van alternatieven kunnen ook andere overwegingen een rol spelen, zoals het bevorderen van de regionale werkgelegenheid.
- Het gebruik van LPG blijft in de overgangperiode ook mogelijk: het is relatief duurzaam (hergebruik) en qua emissies vergelijkbaar met aardgas. LPG is bovendien goedkoop. Een belangrijk deel van ons wagenpark loopt momenteel op LPG en het zou niet verantwoord zijn LPG nu uit het assortiment te halen. Op de lange termijn is LPG echter niet duurzaam (restproduct van raffinage).
- Op de korte termijn worden - daar waar mogelijk - bestaande diesellootjes omgebouwd op PPO in combinatie met het inbouwen van roefilters. Voor dit laatste kan subsidie aangevraagd worden bij de rijksoverheid.

### *Centrale gemeentelijke coördinatie en aansturing*

De gemeenten Haarlem en Leeuwarden zijn al behoorlijk ver in de omschakeling van het gemeentelijk wagenpark op schone en duurzame brandstoffen. Dit heeft niet alleen te maken met het feit dat de politiek op een gegeven moment voor deze ambitie is gegaan. Deze successen zijn geboekt omdat de realisatie van de ambities is belegd in een centrale gemeentelijke coördinatie en aansturing. Beide gemeenten hebben projectleiders aangesteld die vergaande bevoegdheden hebben en enthousiast en doortastend aan de weg timmeren.

In Groningen ontbreekt het nog aan een samenhangende visie op een 'schoon en duurzaam Groningen'. We hebben weliswaar diverse aansprekende initiatieven en projecten op dit terrein (Klimaatplan, deelname aan Energy Valley en Energieconvenant, energievisie voor Meerstad, inzet op aardgasbussen bij Arriva, etc.), maar de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van deze ambities is breed verspreid over de gemeentelijke organisatie (MD, EZ, Verkeer en Vervoer, projectbureau Meerstad, etc.). Daarbij ontbreekt het aan de centrale aansturing en coördinatie en worden kansen gezien als incidenten die afhankelijk zijn van toevallige omstandigheden. Verbindingen met bijvoorbeeld het Akkoord van Groningen of Energy Valley komen daardoor soms moeizaam of pas in een laat stadium tot stand.

Een kwalitatief en hoogwaardig woon- en leefmilieu is een van de speerpunten van Groningen. Behoud en verbetering daarvan krijgt o.a. zijn beslag door een integrale aanpak en sturing over de volle breedte van de gemeentelijke organisatie. Inzetten op duurzame brandstoffen is daarvan slechts één aspect.

### *Hoe verder*

Concreet betekent het bovenstaande dat de volgende zaken op korte termijn moeten gebeuren:

- Voorstellen ontwikkelen voor de centrale aansturing van 'Schoon en Duurzaam Groningen', waaronder de uitrol van de omschakeling op aardgas (en de andere alternatieven). De daarbij horende menskracht en middelen benoemen. (AMT)
- Het gesprek aangaan met Dutch4 en Energy Valley over de realisatie van de aardgasvulpunten in Groningen (van de 10 vulstations die in het Noorden gepland zijn, komen er twee in Groningen). Daarnaast zouden we met deze partners moeten onderzoeken hoe pompstations voor alle duurzame brandstoffen in Groningen gerealiseerd kunnen worden. Mogelijke financiële consequenties uitwerken. (MD, EZ)

## Raadsvoorstel - Nota "Aardgas tenzij..."

- Het gesprek aangaan met derden in de stad die met de omschakeling naar aardgas (en eventueel, in tweede instantie, met andere alternatieven) mee zouden kunnen doen: RUG, Hanzehogeschool, ROC's, taxi's, Arriva, etc. (ROEZ: verkeer en vervoer)
- Voorbereiding treffen voor de nieuwe aanbestedingen, waarin het rijden op aardgas als een van de uitgangspunten is meegenomen. Financiële consequenties in beeld brengen. (alle diensten / BSD: juridische zaken)
- Een begin maken met de omschakeling van bestaande dieselveertuigen op PPO. (MD)
- Subsidieaanvraag voor roetfilters bij rijksoverheid (VROM) voorbereiden (voor 1 juli). (MD i.s.m. ROEZ)

### *Besluit:*

#### Het college besluit

1. de nota *Aardgas, tenzij...* vast te stellen en de komende jaren - behoudens financiële en technische randvoorwaarden - te streven naar de (geleidelijke) toepassing van schone en duurzame brandstoffen in het gemeentelijk wagenpark;
2. dit streven in principe te richten op de (gefaseerde) omschakeling op aardgas (in combinatie met 'opvolgers' als biogas en waterstof), maar
  - a. daarnaast in de overgangperiode (de komende tien tot vijftien jaar) ook ruimte te bieden voor alternatieven, zoals de toepassing van PPO in combinatie met roetfilters in de zware bedrijfswagens;
  - b. bovendien kunnen innovaties en ontwikkelingen er de komende jaren toe leiden dat er (voor bepaalde typen wagens) blijvend voor een andere (schone en duurzame) brandstof wordt gekozen dan voor aardgas.
3. het AMT opdracht te geven voorstellen te ontwikkelen voor de organisatie en financiering van de centrale aansturing van 'Schoon en Duurzaam Groningen';
4. deze nota ter kennis te brengen van de raad.



## Raadsvoorstel - Nota "Aardgas tenzij..."

### Bijlage: rondje langs andere gemeentelijke diensten

Wij hebben de nota Een schoner Wagenpark voorgelegd aan relevante andere gemeentelijke diensten (ROEZ / stadsbeheer, DSW en HVD) met de vragen of zij de conclusies van de MD delen en of er voor deze diensten nog specifieke aandachtspunten gelden bij de overstap naar een milieuvriendelijker brandstof.

Alle ondervraagde gemeentelijke diensten bleken de nota van de MD te kennen en in het voortraject in meer of mindere mate betrokken te zijn geweest. De diensten zijn zich bewust van de noodzaak tot omschakeling in de (nabije) toekomst op het gebruik van milieuvriendelijker brandstoffen. Zij bepleiten daarbij een gefaseerde overgang, bijvoorbeeld bij de aanschaf van nieuwe auto's (aanbesteding). Ombouw van de bestaande motoren naar biodiesel of PPO is in principe mogelijk, maar wordt afgeraden in verband met de verhouding tussen het te verwachten rendement op de milieuemissies en de hoge meerkosten.

#### *ROEZ (stadsbeheer)*

De afdeling stadsbeheer van de dienst ROEZ maakt gebruik van ca. 70 voertuigen: 47 lichte bedrijfswagens voor het onderhoud en klusjes aan het 'groen en grijs' (bomen, riolering, speelvoorzieningen), 18 personenauto's voor dienstritten (toezichthouders, opzichters) en woon-werkverkeer en 5 vrachtauto's voor grof vuil en snoeiafval. Alles rijdt op diesel.

Stadsbeheer maakt veel korte ritten: van wijkpost naar klusje en weer terug. PPO is voor hen daarom geen optie: de olie moet verwarmd worden alvorens het gebruikt kan worden. Op de meeste ritjes zal men niet eens toekomen aan de overschakeling op PPO. Nadeel van aardgas is in de optiek van stadsbeheer het gebrek aan pompfaciliteiten (maar dat zou ondervangen kunnen worden door een vulstation bij Arriva), de afname van het motorvermogen en de reductie van het laadvermogen. Stadsbeheer heeft een sterke voorkeur voor het omschakelen van de lichte bedrijfswagens en personenauto's op LPG. Voor de vrachtauto's vindt met roetfilters een optie.

#### *DSW*

De DSW komt tot dezelfde conclusies als stadsbeheer: lichte bedrijfswagens en personenauto's laten rijden op LPG en vrachtauto's / tractoren uitrusten met roetfilters. Het wagenpark van de DSW bestaat uit ca. 110 bestel- en personenbusjes die mensen en materialen vervoeren voor de productieafdelingen (m.n. groenwerk en schilderen). Daarnaast zijn er 7 personenauto's voor woon-werkverkeer, 2 vrachtauto's en 5 tractoren (grasmaaiers). Momenteel rijdt alles op diesel. Het werkgebied van de DSW strekt zich uit over Noord Nederland en daarom is de aanwezigheid van pompfaciliteiten voor hen een kritische randvoorwaarde.

#### *HVD*

De brandweer heeft 15 vrachtwagens en 6 commando-auto's met een uitrukfunctie. Daarnaast zijn er nog 3 dienstauto's voor het woon-werkverkeer. Alles rijdt op diesel. De brandweer betaalt geen wegenbelasting, dus is diesel uitermate goedkoop. De GGD heeft een röntgenunit voor de TBC, 1 bestelauto en 7 dienstauto's waarvan er twee bedoeld zijn voor spoedeisende hulp. De dienstauto's rijden op benzine, de rest op diesel.

Bij de HVD, in het bijzonder bij de brandweer, speelt de bedrijfszekerheid een belangrijke rol. Omschakeling op LPG en / of aardgas gaat ten koste van het vermogen. Dit kan niet alleen consequenties hebben voor de uitruktijden (de tijd die de brandweerauto erover doet om op een plaats van bestemming te komen) maar ook voor het blussen van de branden zelf. De pompen worden nl. ook door de motor aangedreven. Een ander punt van aandacht is dat er bij

## **Raadsvoorstel - Nota "Aardgas tenzij..."**

het blussen van grote, langdurige branden de brandstof aangevuld moet kunnen worden. Bij LPG en aardgas is dit met de huidige technieken lastig en niet zonder gevaar. En omdat de brandweer een regionale taak heeft, is ten slotte de aanwezigheid van voldoende pompfaciliteiten van cruciaal belang.

## Raadsvoorstel - Beheer- en Inrichtingsplan Westrand

### COMMISSIE BEHEER EN VERKEER

griffier van de raadscommissie  
n.krouwel@griffie.groningen.nl  
tel 050-367 7726

### VERGADERSTUK

vergaderdatum: 21 juni 2006

onderwerp: Beheer- en Inrichtingsplan Westrand

### **Aan de Raad**

#### **Inleiding**

In het voorjaar van 2002 is door de besturen van de Provincie Groningen en de Gemeenten Leek, Zuidhorn en Groningen een gezamenlijke visie vastgesteld voor de landschappelijke ontwikkeling aan de westrand van de stad: *De Leegte Gekoesterd*, als uitwerking van het Provinciaal Omgevingsplan (POP). De visie richt zich op het versterken van de natuur, behoud en versterking van het landschap, versterking van de landbouw als economische drager van het open landschap en aanpassing van de waterstructuur. Voor de uitvoering van onderdelen die niet in bestaande of toekomstige (ruimtelijke) plannen passen is een Europese subsidie aangevraagd in het kader van de Interreg IIIB-regeling voor het Noordzeegebied, onder de naam PURE (*Planning for Urban-rural River Environments*). De subsidie is toegekend in september 2002.

Hoofdthema van het PURE-project is de rol van het water als leidend principe in de ruimtelijke ordening en de integratie van waterbeheer in ruimtelijke planning en organisatie, met name in de stadsrandzones. Daarbij zijn de volgende aspecten van belang:

- Uitwerking van concrete (actie-)plannen voor een duurzame ontwikkeling van de stadsrandzone, met een specifieke rol voor het water daarin.
- Implementatie van concrete maatregelen en uitvoeringsprojecten.
- Het verwerven van zoveel mogelijk draagvlak voor participatie, publiekprivaat partnership en samenwerking bij de uitvoering van watergerelateerde projecten.

Het project is uitgevoerd in samenwerking tussen Groningen, Deventer, Newcastle (North East) en Göteborg. De internationale samenwerking is gericht op het uitwisselen van kennis en ervaring.

#### **PURE Groningen Westrand**

In het deelproject PURE Groningen Westrand zijn de gemeente Groningen en het Waterschap Noorderzijlvest de belangrijkste uitvoerende partners. In 2003 gestart met de aanleg van het Waterstructuurplan Westrand als een concrete eerste fase van het project. De uitvoering daarvan is inmiddels vrijwel afgerond.

## Raadsvoorstel - Beheer- en Inrichtingsplan Westrand

De tweede fase behelsde een inrichtingsplan voor het gebied het Leegkerk – Dorkwerd. Het gaat om een duurzame instandhouding van het gebied; in nauw overleg met bewoners en gebruikers (landbouwers) zijn de mogelijkheden voor toekomstig functioneren van het gebied met behoud van cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarden onderzocht, waarbij de gewenste kwaliteiten geïnventariseerd, besproken en vervolgens zijn uitgewerkt in een raamplan.

De derde fase, een nadere uitwerking van de mogelijkheden voor de doorgeleiding van de Drentse beken langs de westrand van de stad, is uitgewerkt door het waterschap Noorderzijlvest.

### Inrichtingsplan Leegkerk – Dorkwerd

In de afgelopen jaren is het aanzicht van de westrand van de stad Groningen door diverse stadsuitbreidingen sterk veranderd en de kwaliteit van het aangrenzende landschap is daardoor onder druk gezet. Daarom is er in het structuurplan Stad van Straks Extra (1999) aangekondigd, dat er een inrichtingsplan zou worden gemaakt voor een gebied dat wordt begrensd door de nieuwe stadsrand, het Hoendiep, de Zuidwending, het Aduarderdiep en het Van Starckenborgkanaal. De bedoeling van dit plan is de bestaande kwaliteiten (agrarische, landschappelijke, cultuurhistorische, ecologische, etc.) te behouden en te versterken, maar tegelijkertijd het gebied aantrekkelijk te maken als stadsrandgebied.

Voor de bewoners van zowel de nieuwe wijken als van de omliggende dorpen is de toekomstige inrichting van de zone Leegkerk-Dorkwerd van groot belang. De huidige ruimtelijke structuur kent een scherpe overgang van bebouwd gebied naar recreatief matig ontsloten agrarisch buitengebied. Deze zone zal aangepast moeten worden als stadsrandzone, waarbij de flexibiliteit van het gebied vergroot wordt. In het plangebied moeten de verschillende functies zoals recreatie, natuur, landschap, water en verkeer een plaats krijgen. De projectpartners, de gemeenten Zuidhorn en Groningen, provincie Groningen en het waterschap Noorderzijlvest, dachten hierbij niet aan grote veranderingen, maar aan het versterken of verbeteren van bestaande situaties, inclusief het agrarisch gebruik van het gebied.

### Aanpak

De procedure om te komen tot het inrichtingsplan beruiste op actieve participatie van alle betrokkenen. Het proces is gestart met een algemene informatiebijeenkomst in december 2004, waar de werkwijze en de uitgangspunten zijn toegelicht. Vervolgens zijn de wensen en ideeën van de participanten middels enquêtes en interviews in beeld gebracht. Daarbij zijn de boeren in het gebied individueel benaderd door DLV; de bewoners en omwonenden middels de respectievelijke organisaties. Tegelijkertijd zijn ook de standpunten en randvoorwaarden bij de betrokken overheden ambtelijk en bestuurlijk getoetst.

De resultaten van deze verkenning kunnen als volgt worden samengevat:

- Het behoud van de openheid en de landschappelijke kwaliteit wordt door alle betrokkenen als belangrijk ervaren.
- De positie van de landbouw is van groot belang voor het behoud van het karakter van het gebied. Inzet van diverse instrumenten is gewenst om verdere verrommeling in de stadsrand te voorkomen.
- De aanleg van nieuwe routestructuren voor wandel- en fietspaden is gewenst, maar bij voorkeur langs bestaande en voormalige tracés en niet over landbouwgronden.
- Natuur(beheer) versterkt de identiteit van het gebied en de relaties met de omliggende landschappen.
- Uitbreiden van de waterstructuur door het opengraven van voormalige meandering en de aanleg van nieuwe watergangen is ongewenst.
- Reguliere financiering is beperkt beschikbaar; daarom is de ontwikkeling van aanvullende geldstromen en onderzoek naar de mogelijkheden voor specifieke fondsvorming gewenst.
- Oplossing van de verkeersproblematiek (sluipverkeer; oversteekbaarheid Friese Straatweg; sluiting brug Dorkwerd) wordt door de bewonersgroepen en de landbouwers als cruciaal ervaren. Als de verkeersdruk niet afneemt heeft het weinig zin om de andere kwaliteitsmaatregelen uit te voeren.

## Raadsvoorstel - Beheer- en Inrichtingsplan Westrand

Bovenstaande punten zijn uitgewerkt tot een voorstel voor de planuitwerking, dat door de besturen van waterschap Noorderzijlvest, gemeente Groningen, gemeente Zuidhorn en provincie Groningen in een bestuurlijk overleg op 30 november 2005 accoord werd bevonden.

Vervolgens is het inrichtingsplan uitgewerkt rond deze thema's, waarbij de gegevens zijn verwerkt van de verschillende gebiedsinventarisaties (landschap, archeologie, ecologie) die intussen waren verzameld. De planopzet en de thematische uitwerking is regelmatig teruggekoppeld met de participanten middels hun vertegenwoordigers in een klankbordgroep. Daarnaast was rechtstreeks contact mogelijk middels een forum op de website [www.leegkerk.nl](http://www.leegkerk.nl), waar alle relevante zaken op gepubliceerd zijn. De resultaten van dit proces zijn opnieuw voorgelegd aan een bestuurlijk overleg in december 2005 en vervolgens voorgelegd aan de betrokkenen op een informatiebijeenkomst in januari 2006. Daar bleek een breed draagvlak voor en algemene instemming met de gekozen aanpak.

### Planonderdelen

Het Beheer- en inrichtingsplan bevat een aantal concrete maatregelen, die de komende jaren in de vorm van afzonderlijke projecten gerealiseerd kunnen worden. Uiteraard zal er bij de uitvoering gestreefd worden naar een optimale afstemming en samenwerking tussen de betrokken partijen in een integrale aanpak, de geest van het PURE-project waardig. In verband daarmee is ook de verantwoordelijkheid voor de verschillende projecten verdeeld over de partijen.

#### Facilitering agrarische sector

De agrarische structuur en de verkaveling is op dit moment erg versnipperd. In het zuidelijk deel zitten verhoudingsgewijs veel kleinere bedrijven en hobbyboeren; in het noordelijke deel van het plangebied (boven de Friesestraatweg) zit een aantal economisch rendabele, perspectiefvolle bedrijven met een groei-behoefte. Moderne landbouw is vooral mogelijk in het noordelijke gebied, op voorwaarde dat er ruimte komt om te groeien. Door één bedrijf te verplaatsen naar het zuidelijk gebied (of buiten het plangebied) ontstaat daar ruimte voor. Met een kavelruilproces kunnen de voorwaarden voor optimale bedrijfsontwikkeling worden gerealiseerd. Voorgesteld wordt met behulp van Kavelruil+ gebiedsdekkend een proces op te starten. De looptijd van dit traject zal circa 2 jaar zijn. Er kan gebruik worden gemaakt van een drietal faciliteiten, te weten een grondpot, inzet van een kavelruilcoördinator en subsidie voor uitvoering van werken in verband met de kavelaanvaarding (voornamelijk infrastructuur). Door de gemeente Groningen zal (in beperkte mate) eigen grond ingebracht kunnen worden om het proces te bevorderen. In verband met de noodzakelijke reservering voor een golfterrein ten noorden van Westpoort is er in het overige gebied weinig gemeentelijk eigendom beschikbaar.

Omdat uit de interviews en daarop volgend nader overleg bleek, dat er bij de boeren belangstelling is voor deze facilitering, is er door de provincie inmiddels een kavelruilcoördinator ingezet, die de concrete mogelijkheden voor de zomer in kaart zal brengen door middel van persoonlijke consultatie. Een aantal agrariërs houden hun grond echter vast in de hoop, dat deze alsnog wordt opgekocht voor woningbouw of andere functies. Daarnaast zijn percelen verkocht aan particulieren, waardoor het risico van verrommeling in het landschap sterk toeneemt. De grond komt niet beschikbaar voor de blijvende agrariërs en het gebied raakt in landbouwkundig opzicht in een stilstandsituatie. Een private grondbank kan dit doorbreken. Stoppende boeren kunnen hun grond aanbieden aan de grondbank, waarbij constructies haalbaar zijn, waarmee de boer nog ca. 95% van de meerwaarde van zijn grond uitgekeerd krijgt, mochten de betreffende gronden toch op termijn een andere functie krijgen. Daarmee wordt de grondmobiliteit in het gebied versterkt.

Bovendien kan een private grondbank ook een impuls betekenen voor landbouw door een lagere financieringslast van het bedrijf te realiseren. De grondbank koopt gronden op en geeft ze in erfpacht uit aan de agrariërs. Omdat door de lage rentestand de erfpachtcanon relatief als hoog wordt ervaren, is gezocht naar mogelijkheden om de erfpachtcanon te verlagen. Dat kan niet met publieke gelden worden gerealiseerd (publieke inkomenssteun is niet 'Brussel-proof'), maar het zou kunnen door de winst af te romen van een mestvergistingsfabriek. Een 10-tal agrariërs uit het plangebied heeft interesse om in samenwerking met CSM een mestvergistingsinstallatie op te zetten. Ook vanuit de aangrenzende gebieden (gem. Zuidhorn; Middag-Humsterland en Reitdiepdal) is er vanuit de landbouw belangstelling. De CSM heeft toegezegd hier ruimte op haar terrein voor te willen reserveren. De mogelijkheden

## Raadsvoorstel - Beheer- en Inrichtingsplan Westrand

in het milieuvergunningstraject moeten in overleg met de Provincie nader worden bekeken. CSM kan tijdens de campagne co-substraat leveren en de warmte afnemen. Voor de overige maanden moeten andere oplossingen worden gezocht, zoals de verwerking van maai- en afval uit ecologisch beheerde gebieden van de gemeente en energie-levering aan het net.

### Landschapsbeheer

Door de Stichting Landschapsbeheer Groningen is een gebiedsinventarisatie uitgevoerd. Hieruit komen diverse waardevolle landschapselementen naar voren. De belangrijkste zijn de wierden van Dorkwerd en Leegkerk. In Dorkwerd kan de opwaardering van de wierde worden gecombineerd met de uitbreiding van de begraafplaats in overleg met de kerkelijke gemeente. Er is voorzien in een beperkte aanpassing van de bestrating rond de wierde. In Leegkerk is reeds besloten tot de aanleg van een parkeerplaats; de overige maatregelen zullen worden afgestemd met de St. Oude Groninger Kerken. Voor de opwaardering van de boerenerven wordt aansluiting gezocht bij een provinciale regeling, die de eigenaren subsidieert bij het herstel van beplanting en (water)structuur.

Op basis van de ecologische inventarisatie komen ook in dat opzicht te versterken kwaliteiten naar voren. Deze hebben vooral betrekking op het versterken van weidevogelbeheer, maar ook op het vlak van inrichtingswensen voor enkele kritische soorten. Ze zijn geïntegreerd in het uitvoeringsplan en voornamelijk gelokaliseerd in de natuurzones.

Het versterken en/ of behouden van ecologische kwaliteiten met behulp van agrarisch of particulier natuurbeheer is in de bestaande situatie moeilijk te realiseren, omdat niet overal de juiste natuurbeheerpakketten voor de subsidiëring mogelijk zijn. Om de wensen en doelstellingen in dit opzicht te kunnen realiseren zullen er pakketten op maat mogelijk moeten zijn. Daarvoor is de instelling van een lokaal gebiedsfonds voor groene (en eventueel blauwe) diensten gewenst. Vanuit het fonds is een reële vergoeding conform de landelijke regelingen mogelijk. Aangezien het versterken van landschapselementen en natuurwaarden publieke opgaven zijn, zal dit overwegend gefinancierd worden uit publieke geldstromen.

### Recreatie/ Routestructuren

In de huidige situatie is de interactie tussen stad en platteland beperkt, doordat er weinig routestructuren aanwezig zijn voor wandelaar en fietser. Enerzijds ontbreekt het aan verbindingen, anderzijds zijn sommige van de bestaande wegen relatief druk en onveilig door o.a. het nodige sluipeverkeer. Uit de enquêtes bleek dat er veel belangstelling is bij de bewoners van de stadsrand voor de uitbreiding van de mogelijkheden om het landschap bij de stad te kunnen bezoeken en beleven.

Het inmiddels al jarenlang bestaande idee om ter hoogte van Leegkerk een fietsbrug over het Aduarddiep te realiseren oogstte in het overleg veel bijval. In verband hiermee is dit onderdeel verder uitgewerkt en met verzoek om een subsidie bij het Regiofonds (onderdeel Regiopark) neergelegd.

Omdat de subsidiëtoezegging zal plaatsvinden onder de voorwaarde, dat er in 2006 is begonnen met de realisering, is de planvoorbereiding hiervan inmiddels gestart. De mogelijkheden voor een recreatieve versterking van de omgeving van het nabijgelegen slibdepot zal verder worden onderzocht. De recente plannen voor de aanleg van een golfbaan in het noordelijke deel van het bestemmingsplan Westpoort zou mogelijk in deze benadering passen. De resultaten van de MER-studie zullen de mogelijkheden van de landschappelijke en ecologische inpassing hiervan aangeven.

In het plan zijn de tracé's voor een tweetal halfverharde struipaden opgenomen (op de rand van de stad en op de rand van de natuurvriendelijke oever). Vooralnog zijn deze routes indicatief; uit het kavelruilproces moet blijken in hoeverre ze realiseerbaar zijn; de meeste boeren wensen geen nieuwe routes in het gebied. Daarnaast zullen er enkele korte fiets- en wandelpaden op bestaande tracé's worden aangelegd. In eerdere planconcepten was de lengte nieuw aan te leggen fiets – wandelpad omvangrijker. Hier is van afgestapt op basis van de historische waarde en de landschappelijke waardering van de huidige smalle wegen, die sterk wordt aangetast na verbreding met een fiets – wandelpad. Er zal worden ingezet op het op termijn autoluw maken van wegen, zodat goede en veilige routestruc-

## Raadsvoorstel - Beheer- en Inrichtingsplan Westrand

turen in het gebied kunnen ontstaan. Door de gemeente Groningen zal een onderzoek worden uitgevoerd naar de hiervoor te nemen maatregelen.

### Ecologische verbindingzone

Vanaf 2003 zijn er voor de realisering van de Ecologische Hoofdstructuur EHS bij het Rijk alleen nog middelen beschikbaar voor de robuuste verbindingen en kerngebieden. Voor de ecologische verbindingzones moeten de lagere overheden zorgen voor de planvorming en financiering. In het gebied is door de verschillende actoren aangegeven dat de ecologische verbindingzone langs het Aduarderdiep een maatschappelijke meerwaarde betekent, maar door een lage prioritering is er nauwelijks zicht op beschikbare middelen. Door de samenwerking van de betrokken overheden is een oplossing denkbaar die bestaat uit de volgende onderdelen:

- Verbreding van het Aduarderdiep met een natuurlijke oever van ca. 10 meter, waarmee de boezemberging voor het gebied vergroot kan worden en daarmee de veiligheid van de aangrenzende stadswijken.
- De realisatie van de natuurdoelen in een aangrenzende strook van ca. 40 meter door middel van agrarisch natuurbeheer.
- De inrichting van enkele ecologische 'stepping stones' in de oever langs het Aduarderdiep als verblijfsgebieden in de vorm van poelen, bosjes, etc.

Om de gewenste biotoop te realiseren zullen verschillende partijen moeten participeren. Tijdens het planproces heeft een afweging plaatsgevonden tussen een private en publieke variant (eigendom en beheer). Duidelijk is geworden dat een geheel private variant (de voorkeur van de provincie) niet haalbaar is bij het Waterschap en de agrarische sector. Een kansrijke variant is een combinatie, waaruit voortvloeit, dat het Waterschap de aan de berging gerelateerde inrichtingskosten en de overige partijen de beheerskosten financieren met behulp van het in te stellen gebiedsfonds.

### Voorlichting

Bij het participatieproces is gebruik gemaakt van een interactieve website ([www.leeckerk.nl](http://www.leeckerk.nl)), onder meer ten behoeve van de enquêtes en om de bewoners te voorzien van recente informatie over het gebied en het proces. Deze website wordt voorlopig actief gehouden ten behoeve van de uitvoering van de diverse projecten en zal daarnaast mogelijk gebruik worden voor de registratie van de historie van het gebied door middel van 'oral history': verhalen van de voormalige en huidige bewoners. Daarnaast zal in de loop van 2008 in samenwerking met de natuur- en landschapsorganisaties, verenigd in de Groene Coalitie, een informatieve brochure over het gebied worden gemaakt ten behoeve van omwonenden en andere belangstellenden.

### Financieel

De afgeronde procedures, inventarisaties en onderzoeken in het kader van de uitwerking van het Beheer- en Inrichtingsplan zijn gefinancierd uit de PURE-budgetten, waarbij de inschakeling van de Arcadis/DLV combinatie mede mogelijk werd gemaakt door de subsidiëring vanuit het Ministerie LNV in verband met de stimulering van participerende processen bij de vernieuwing van het Landbouwbeleid. De verantwoording hiervan zal plaatsvinden bij de eindrapportage van het PURE-project in juni.

Om de realisering van het plan in de komende jaren door middel van de beoogde uitvoeringstrajecten en concrete projecten mogelijk te maken, zijn er door de verschillende betrokken partijen tijdens het bestuurlijk overleg principe-afspraken gemaakt, die nader geconcretiseerd dienen te worden. De begroting bij het plan geeft een indicatief beeld van de daarvoor benodigde budgetten; nadere concretisering zal plaatsvinden bij de uitwerking in de respectievelijke projectplannen.

In hoofdstuk 4 van het beheer & inrichtingsplan Groningen-West is een indicatieve begroting opgesteld. Bij het opstellen van de begroting is ervan uitgegaan dat de betrokken partners in dit kader op basis van de bestuurlijk afspraken samenwerken. Dit komt onder meer tot uitdrukking een gezamenlijke begroting bij het plan. Als dekking van de kosten zijn de meest kansrijke subsidies opgenomen die verkrijgbaar zijn voor dit project. Een belangrijke voorwaarde bij de uitwerking van het plan en de realisering van de subsidies is dat partners ook in de uitvoeringsfase samenwerken. Over de wijze van

## Raadsvoorstel - Beheer- en Inrichtingsplan Westrand

samenwerking en de financiële afwikkeling dienen nog nadere afspraken gemaakt te worden. Globaal is afgesproken welke partij welk project voor zijn verantwoording neemt. Voor de gemeente Groningen betekent dat indicatief de volgende kosten zullen worden gemaakt in het kader van de uitvoering van dit beheer- en inrichtingsplan (zie voor een toelichting op de kostenverdeling tussen de partners paragraaf 4.3 van het plan):

### Project I

Dit project heeft betrekking op de inrichting en het beheer van het landschap en is samengesteld uit de volgende deelprojecten:

- Verbreding van de landbouw (kavelruil, gebiedsfonds); wordt gecoördineerd door de provincie.
  - Fiets- en struinroutes; coördinatie bij de betreffende gemeente.
  - Opwaarderen van de wierden en boerderijplaatsen; coördinatie bij de betreffende gemeente met subsidie-ondersteuning door de provincie .
  - Overige versterking van cultuurhistorie en landschapselementen; idem.
  - Inrichting en beheer van de Ecologische oever; aanleg door het waterschap.
- |                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| Bijdrage van de Gemeente Groningen | € 253.200 |
|------------------------------------|-----------|

### Project II

**Fietsbrug Aduarderdiep;** project wordt getrokken door de gemeente Groningen.

Begroot op 1,95 miljoen (inclusief aansluitingen). Subsidie is toegezegd vanuit het Regiofonds (Regiopark; € 900,000). Bijdragen van gemeente Zuidhorn en provincie Groningen; daarnaast € 200,000 (OZB) en € 400,000 (BDU 2007)

Bijdrage van de Gemeente Groningen	€ 200.000
------------------------------------	-----------

### Project III

Er is mogelijk sprake van kosten voor de gemeente als gevolg van een bijdrage in een noodzakelijke bedrijfsverplaatsing en een aandeel in de plankosten,

Bijdrage van de Gemeente Groningen	€ 80.000
------------------------------------	----------

### Overige kosten

De gemeente Groningen zal extra kosten maken, die niet in de algemene begroting van het plan zijn opgenomen, maar wel direct of indirect uit de uitvoering van het plan voortkomen:

<i>Verkeersvoorzieningen;</i> betreft nader onderzoek naar het verkeersluw maken en een deel van de uitvoering daarvan. Kosten voor de Gemeente Groningen	€ 60.000
<i>Ecologische voorzieningen;</i> betreft uitvoering van aanbevelingen uit eigen ecoscan;	€ 60.000
<i>Begeleiding;</i> uitvoering van diverse project(onderdelen) vraagt inzet van capaciteit van de afdelingen Ruimtelijke Plannen, VGO, Verkeer & Vervoer	€ 150.000
<i>Communicatie en voorlichting;</i> voortzetting website en voorlichting	€ 100.000
<i>Onvoorzien;</i> in verband met het feit, dat enkele project onderdelen nog uitgewerkt moeten worden	€ 40.000
	=====

De begrote kosten voor de de uitvoering van het plan in de komende 4 jaar bedragen daarmee voor de gemeente Groningen :	€ 943.200
---	-----------

In de Gemeentebegroting 2005 is aangekondigd dat voor de Westrand conform de nota "De Leegte Gekoesterd" ingezet wordt op landschapsontwikkeling, versterking van de ecologische structuur, afronding van de uitvoering van het Waterstructuurplan en versterking van recreatieve mogelijkheden. Aan subsidies en bijdragen van derden is circa € 5 miljoen hiervoor verkregen, voornamelijk in het kader van het Interregproject PURE, dat inmiddels nagenoeg is uitgevoerd. Voor de resterende werkzaamheden in het kader van het Beheer- en Inrichtingsplan Leegkerk/Dorkwerd, zoals hierboven beschreven, is een bijdrage vna de gemeente als partner in de uitvoering benodigd. In de gemeentebegroting 2005 is aangegeven dat kosten hiervan gefinancierd worden uit de bestemmingsreserve Grondzaken.



## Raadsvoorstel - Beheer- en Inrichtingsplan Westrand

### Voorstel

Gelet op het vorenstaande en onder overlegging van de bijgevoegde rapportages, stellen wij u voor te besluiten:

- I. Het Beheer en Inrichtingsplan Groningen-West vast te stellen voorzover dat het gebied van de gemeente Groningen betreft, als raamplan voor de uitvoering van diverse projecten in het gebied;
- II. Een krediet beschikbaar te stellen van € 943.200 met als dekking bestemmingsreserve Grondzaken;
- III. De gemeentebegroting 2006 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders van Groningen,

Namens hen,

De burgemeester,

De gemeentesecretaris,