

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 4 april 2007

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

Datum: woensdag 4 april 2007
Aanvang: 16:30 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: J. Vogel
Griffier: M. Kest

A. A. ALGEMEEN DEEL

A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders

A.2. Vaststelling agenda

[Agenda raadscie. Beheer en Verkeer 4 april 2007](#) (pdf)

[Verslag raadscie. Beheer en Verkeer 4 april 2007](#) (pdf)

A.3. Conformstukken

[Raadsvoorstel - Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006](#) (pdf)

[Raadsvoorstel - Voortgangsrapportage BORG 2006](#) (pdf)

A.4. Rondvraag

B. B. INHOUDELIJK DEEL

B.1. Collegebrief d.d. 23 maart inzake Kabelbaan en Haalbaarheidsonderzoek Kabelbaan Groningen

B.2. Evaluatie Kapbeleid en Collegebesluit d.d. 21 november 2006 inzake Kapprogramma 2006-2007

[Raadsvoorstel - Evaluatie kapbeleid](#) (pdf)

B.3. Groenstructuurplan

B.4. Raadsvoorstel Meerjarenprogramma verkeer en vervoer en beleidsnota Duurzame mobiliteit

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 4 april 2007

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 14 maart 2007

Agenda raadscie. Beheer en Verkeer 4 april 2007

RAADSCOMMISSIE BEHEER EN VERKEER

Concept-agenda: B&V nr. 07/05
Datum: Woensdag 4 april 2007
Tijd: 16:30-19:00 uur
Plaats: Oude raadzaal
Voorzitter: dhr. J. Vogel
Commissiegriffier: dhr. M. Kest ☎ 367 7726
E-mail: martijn.kest@griffie.groningen.nl

A. ALGEMEEN DEEL

- A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders
- A.2. Vaststelling agenda
- A.3. Conformstukken:
 - Raadsvoorstel *Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006*
 - Raadsvoorstel *Voortgangsrapportage BORG 2006*
- A.4. Rondvraag

B. INHOUDELIJK DEEL

- B.1. Collegebrief d.d. 23 maart inzake *Kabelbaan en Haalbaarheidsonderzoek Kabelbaan Groningen*
- B.2. *Evaluatie Kapbeleid* en Collegebesluit d.d. 21 november 2006 inzake *Kaprogramma 2006-2007*
- B.3. Groenstructuurplan
- B.4. Raadsvoorstel *Meerjarenprogramma verkeer en vervoer* en beleidsnota *Duurzame mobiliteit*

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 14 maart 2007

Verslag raadsclie. Beheer en Verkeer 4 april 2007

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER & VERKEER

BV nr.: 07/05
Datum: 04 april 2007
Plaats: nieuwe raadzaal
Tijd: 19:30-22:00

Aanwezig: J. Vogel (voorzitter), M. Azghoughi (PvdA), A. de Rooij (PvdA), J. Spakman (PvdA), D. Hukema (PvdA), mw. T. Kirienko (SP), M. Marion (SP), J. Evenhuis (VVD), H.P. Klijsma (GL), J. Seton (CDA), mw. I. Jongman-Mollema (CU), J. Schuitemaker (SenS), J. Luhoff (D66), M. Gijsbertsen (GL), J. Bolhuis (Stads partij), G. Spieker (Stads partij), mw. K. Dekker (wethouder), mw. J. Visscher (wethouder), mw. I. Bolle (plv. griffier), M. Kest (commissiegriffier)

A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders

De voorzitter:

- Op 18 april is er om 20:00 uur een extra vergadering over de ontwikkeling van het Damsterdiep;
- Daaraan voorafgaand is er om 19:30 uur een presentatie door het projectbureau regiovisie Groningen- Assen.

Wethouder Visscher:

- In week 16 begint in de gemeente Groningen de reiniging van de voormalige rioolpersleiding.

A.2. Vaststelling agenda

Het conformstuk Voortgangsrapportage BORG wordt voor kennisgeving aangenomen omdat het geen raadsvoorstel is. Het raadsvoorstel Kapbeleid is ook geen raadsvoorstel maar wordt vanavond wel besproken. De bespreking van agendapunten B.4. en B.3. wordt omgekeerd.

A.3. Conformstuk Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten

Dhr. Klijsma merkt op dat de begroting van de kruising Korreweg/Kapteinlaan met 40 % is overschreden. Dat moet in de toekomst anders.

Het voorstel gaat conform naar de vergadering van de raad op 25 april.

A.4. Rondvraag

Mw. Jongman vraagt of er maatregelen getroffen kunnen worden om de snelheid van auto's op de kruising Hoendiep/A-weg te beperken. Ze vraagt een toelichting op het gebrek aan communicatie met betrokkenen over het instellen van een parkeerverbod op het bedrijventerrein Kranenburg.

Dhr. Bolhuis vraagt of abbonementhouders gecompenseerd worden nu de fietsenstallingen voor iedereen een half jaar gratis worden.

Dhr. Klijsma heeft gelezen dat de GCC zegt dat er geen overleg is geweest met een aantal partijen over de rode lopers voor fietsen. Hij vraagt om agendering van het collegebesluit *Stadsfietsen*.

Wethouder Dekker zegt verbaasd te zijn over de uitspraken van de GCC. Het voorstel is wel met de GCC besproken. Abbonementhouders worden gecompenseerd. De wethouder komt schriftelijk terug op de vraag over Kranenburg. Vóór de volgende vergadering komt ze terug op de situatie Hoendiep/A-weg.

B.1. Collegebrief d.d. 23 maart inzake Kabelbaan en Haalbaarheidsonderzoek Kabelbaan Groningen

Dhr. Nijdam spreekt namens Marketing Groningen. De kabelbaan is een uniek plan; het is spraakmakend, heeft een hoge vervoerscapaciteit en is milieuvriendelijk. Het verbaast Marketing Groningen dat er eigenlijk geen inhoudelijke argumenten tegen het plan worden genoemd en dat het toch van tafel is geveegd door het college. Er moet serieus naar worden gekeken.

Mw. Jongman zegt dat de ChristenUnie nog geen definitief standpunt over de kabelbaan heeft ingenomen. Daarvoor is er nog te weinig over gesproken en heeft het college het plan te snel terzijde geschoven. Dat is erg jammer en de ChristenUnie stelt voor een vervolgonderzoek te doen om het plan concreter te maken en zichtbaar te maken hoe de kabelbaan zich zou verhouden tot andere vervoersmogelijkheden.

Verslag raadsce. Beheer en Verkeer 4 april 2007

Dhr. Bolhuis zegt dat de kabelbaan onvoldoende praktisch is; het werkt niet bij hogere windsnelheden, het maakt inbreuk op privacy van omwonenden en de meerwaarde op de citybusjes is onduidelijk. Aan de hand van dit onderzoek neemt de Stadspartij geen standpunt in maar pleit voor een beter onderzoek.

Dhr. Evenhuis zegt dat de VVD voorstander is van alle vormen van vervoer. Een kabelbaan die het Forum aandoet kan een net zo groot succes zijn als de Werkmanbrug dat is voor het Groninger Museum. De fractie vindt dat het college een genuanceerde afweging heeft gemaakt en vraagt of het college bereid is mee te werken aan onderzoek als het project volledig wordt gedragen door het bedrijfsleven. Wil het college meewerken aan een beter rapport waarin ook wordt gekeken hoe een kabelbaan is in te passen in het systeem van citybusjes? En is het college eventueel bereid open te staan voor de kabelbaan?

Dhr. Spieker merkt op dat als de gemeente iets zelf bedenkt, dat de burger dan betaalt maar dat als er enige weerstand is, dat dan het bedrijfsleven voor de kosten opdraait.

Dhr. Seton vindt de afweging van het college niet zo genuanceerd.

Dhr. Klijnsma vraagt of de VVD vindt dat een systeem moet worden ingevoerd als het concurreert met een ander dat voor het merendeel door de overheid wordt gefinancierd, namelijk de citybus.

Dhr. Evenhuis vindt dat dat juist één van de te onderzoeken punten is.

Dhr. Luhoff vindt het haalbaarheidsonderzoek niet erg overtuigend, maar het smaakt naar meer. De reactie van het college is te kort door de bocht en dat terwijl de gemeente zelf heeft geparticipeerd in het onderzoek. Wat is precies de rol geweest van het college in de werkgroep? D66 denkt dat de kabelbaan grote voordelen kan hebben.

Dhr. Marion zegt dat de SP een haalbaarheidsonderzoek 2,5 jaar geleden niet nodig vond en dat nog niet vindt. De SP heeft grote twijfels ten aanzien van de aanpassing in de ruimte, de aanslag op het stadsgezicht en de inbreuk op de privacy van omwonenden. De cijfers in dit onderzoek zijn gekleurd. De SP wil zich concentreren op de tram als nieuwe vorm van vervoer.

Mw. Jongman vraagt op basis waarvan de SP concludeert dat de cijfers gekleurd zijn. De gemeente deed toch zelf mee aan het onderzoek?

Dhr. Marion zegt dat het voor de kwaliteit van de cijfers niet uitmaakt of de gemeente wel of niet betrokken is geweest. De SP heeft geen behoefte aan vervolgonderzoek.

Dhr. Spieker vraagt of het privacy-argument volgens de SP ook op het eerste deel van het traject speelt. En over de tram zullen ook niet alle omwonenden staan te juichen. Wat is het verschil?

Dhr. Marion zegt dat het grote verschil is dat de tram niet boven, maar langs je huis gaat.

Dhr. Klijnsma vindt een kabelbaan tussen UMCG en Forum ongewenst vanwege het uiterlijk. Dan kan je het nog hebben over het deel tussen UMCG en de ski-vijver, maar GroenLinks vraagt retorisch voor welk probleem dit dan een oplossing is. De P+R-busjes en de toekomstige tram zijn een goed alternatief. De kabelbaan geeft teveel concurrentie met andere onderdelen van het gemeentelijk verkeersbeleid. Wel moet de gemeente verder overleggen met het UMCG over het woon/werkverkeer. GL zit niet te wachten op vervolgonderzoek.

Dhr. Spieker vindt dit vreemd: GL is toch tegen autoverkeer in de binnenstad? De city-busjes zijn ook auto's. De kabelbaan is milieuvriendelijk.

Dhr. Klijnsma denkt dat de P+R-bus niet alleen voor mensen is die in het UMCG werken, maar ook voor mensen die de binnenstad willen bezoeken. En GL ziet een kabelbaan naar de binnenstad niet zitten.

Dhr. Spakman vindt het opmerkelijk dat het college instemt met een haalbaarheidsonderzoek maar stopt met verdere deelname op basis van een principiële overweging. Had het die overwegingen eerder dan niet? Overigens deelt de PvdA de kritiek op het rapport maar een kabelbaan kan een paar voordelen hebben. Het autoverkeer vanuit het zuiden van de stad naar het UMCG kan beperkt worden. De PvdA is geen tegenstander van een kabelbaan naar het UMCG (dat is ook niet per se concurrentie voor een tram naar Meerstad) maar wel van een baan naar de binnenstad. De gemeente moet nu geen geld steken in nader onderzoek, maar wel meewerken met eventuele initiatiefnemers uit de markt door het leveren van kennis en expertise.

Dhr. Seton vraagt waarom dit initiatief in de kiem is gesmoord. Als er problemen zijn met inpassing en met privacy, dan zijn daar toch oplossingen voor te vinden? Het college is in deze opstelling te defensief. Als je bang bent voor concurrentie voor de tram, onderzoek dan of die er zal zijn. Voorlopig ziet het CDA veel in de kabelbaan en is de fractie vóór een nader onderzoek.

Dhr. Schuitemaker vond de reactie van het college opmerkelijk en te kort door de bocht. De kabelbaan zou passen bij de overige creatieve, innovatieve plannen van dit college. Student en Stad vraagt om een nader, verdiepend, onderzoek.

Wethouder Dekker zegt dat dit college geen verwachtingen wil scheppen door het doen van nader onderzoek als het overtuigd is van het feit dat de kabelbaan niet bij de stad past. De kabelbaan heeft geen toegevoegde waarde op ons verkeers- en vervoerssysteem en tast het beschermd stadsgezicht van de binnenstad aan. In de discussie UMCG/Europapark is de kabelbaan een oplossing voor een probleem dat er niet is. Alleen het toeristisch argument blijft dan over en het college denkt niet dat een kabelbaan richting het UMCG een grote

Verslag raadsce. Beheer en Verkeer 4 april 2007

publiekstrekker zal worden. Bovendien is het geen aanvulling; mensen die naar de binnenstad willen, moeten dan nog steeds met een bus verder vanaf het UMCG. Het idee is spraakmakend, maar het is geen oplossing.

Dhr. Spieker vindt dat er een sfeer hangt waarin het college ideeën die niet van het college zijn, afschiet.

Wethouder Dekker zegt dat het college er niet van houdt om vanwege de sfeer een discussie langer te voeren terwijl we weten waar we naartoe willen.

Dhr. De Rooij zegt dat het vorige college de principiële keuze had moeten maken die dit college maakt, toen ze met het onderzoek in zee ging. Het vorig college wist heus dat de kabelbaan niet onder de grond zou lopen. Het college had niet mee moeten doen met dit onderzoek; de PvdA snapt de teleurstelling en boosheid van betrokkenen.

Mw. Jongman bestrijdt dat de raad meeholt achter ideetjes om de publieke opinie te behagen. De kabelbaan heeft in potentie een toegevoegde waarde en die moet onderzocht worden.

Dhr. Nijdam zegt dat marktpartijen natuurlijk vooral geïnteresseerd zijn in het tracé naar het Forum. Hij is blij met het feit dat er nu iets meer beweging lijkt te zijn.

Dhr. Seton benadrukt dat de raad zijn eigen afweging mag maken. Er kan een onderzoek komen naar het eerste deel. En daar is het CDA blij mee.

Dhr. Evenhuis is vóór een onderzoek waarin de PvdA meedoet.

Dhr. Spieker heeft vertrouwen in het eerste deel van het traject: Euroborg/UMCG. Het tweede deel stuit op meer bezwaren.

Dhr. Luhoff sluit zich aan bij de woordvoering van de VVD.

Mw. Jongman is blij met de ruimte voor de fase 1-verkenning.

Dhr. Schuitemaker blijft vóór een vervolgonderzoek, ook naar deel twee van het tracé.

Wethouder Dekker biedt ruimte om, als een marktpartij het initiatief neemt nader onderzoek te doen naar het eerste deel én het financiert, ambtelijke kennis beschikbaar te stellen.

B.2. Evaluatie Kapbeleid en Collegebesluit d.d. 21 november 2006 inzake Kapprogramma 2006-2007

Mw. Van Oosten vindt het jammer dat we wel kapprogramma's zien maar nooit herplantprogramma's. Waar worden bomen herplant? We weten niet hoeveel bomen in werkelijkheid worden gekapt, maar het zijn er meer dan waarvoor een vergunning wordt gegeven, óók bomen van meer dan 20 centimeter dik. Is het ooit gesanctioneerd dat mensen een boom zonder vergunning kappen?

Dhr. Seton vraagt wat we gaan doen nu we weten dat het aantal aangevraagde kapvergunningen niet is gedaald. Hoe moeten we omgaan met tegenstrijdige belangen van mensen in één straat? Die vraag wordt niet geheel beantwoord in de nota. Is er een vastgesteld beleid op grond waarvan weloverwogen beslissingen worden genomen in deze? En wordt er handhavend opgetreden tegen mensen die kappen zonder vergunning?

Mw. Kirienco vraagt of het college ideeën heeft om dit minder vaak voor te laten komen. Als afschrikwekkend voorbeeld noemt ze de appelbomen bij het Noorderstation. De SP is ontevreden over de rechtspositie van een derde persoon die bezwaar maakt tegen het kappen van een boom. Die is er in de nieuwe nota op achteruit gegaan. Ook is er geen automatische opschorting van het kappen van een boom als er bezwaar wordt gemaakt door een derde. Waarom is dat?

Dhr. De Rooij deelt de vragen van dhr. Seton. Ook de PvdA wil weten waar er wordt herplant.

Dhr. Gijsbertsen vraagt ook naar de opschortende werking; GL is tegen de afschaffing daarvan. Ook GL wil informatie over herplant.

Dhr. Evenhuis pleit ervoor niet te snel te kappen. Groningen is al niet zo groen.

Mw. Jongman is blij dat de bomenwethouder niet met de kettingzaag door de stad is getrokken. Het is goed te onderzoeken of voor deze vergunningen leges kunnen worden geheven. In hoeverre wordt de herplantingsplicht gehandhaafd?

Dhr. Schuitemaker vraagt of het hoge aantal aanvragen misschien komt door het hoge aantal bouwvergunningen dat is afgegeven. SenS is blij dat afgeweken kan worden van het feit dat de kapvergunning de bouwvergunning moet volgen.

Dhr. Luhoff steunt de opmerking over herplant. Krijgen monumentale bomen nu dezelfde status als bomen van 20 cm dik of is het andersom?

Dhr. Bolhuis sluit zich aan bij de woordvoering van het CDA en de opmerking van de CU over leges.

Wethouder Visscher zegt dat er niet minder kapvergunningen zijn aangevraagd, maar wel minder bezwaarprocedures zijn opgestart. Dat heeft tijd, geld en energie opgeleverd. Het college vermoedt dat door de grotere bekendheid meer aanvragen worden ingediend. Het puntensysteem is losgelaten en de Bomenstichting is

Verslag raadsclie. Beheer en Verkeer 4 april 2007

het daarin eens met de gemeente. Er wordt nu inhoudelijker beoordeeld of er gekapt kan worden. Het Groenstructuurplan ligt daaraan ten grondslag. Ook in de door de raad vastgestelde nota kapbeleid staat een aantal criteria waaraan voldaan moet worden. Als er illegaal wordt gekapt, wat we niet altijd kunnen voorkomen, wordt er aangifte gedaan bij de politie. Er wordt altijd gecontroleerd op herplant. Het college komt in oktober terug op de kwestie rond de leges. Er moet worden uitgezocht of dat niet meer kost dan het oplevert. Ook komt het college terug op de positie van de bezwaarmakers. Volgende maand zal de commissie praten over monumentale bomen. Herplantplicht voor particulieren met een klein tuintje is soms lastig te realiseren. Maar de gemeente zal in de toekomst beter in beeld brengen waar nieuw wordt geplant, zonder dat er werd gekapt.

B.3. Raadsvoorstel Meerjarenprogramma verkeer en vervoer en beleidsnota Duurzame mobiliteit

Dhr. Spakman vindt de nota goed geschreven. Ook inhoudelijk is het goed. Maar de kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer moet vanuit het OV-bureau vooral samen met de vervoerders vorm krijgen. Er mist in de nota aandacht voor (de overlast door) brommers. De PvdA vraagt het college daar wel aandacht aan te besteden in het uitvoeringsprogramma.

Dhr. Bolhuis deelt dat laatste van harte. De speerpunten bereikbaarheid en duurzaamheid worden verenigd in de fiets. De Stadspartij wil dat meer verkeerslichten fietsvriendelijker worden afgesteld. Is het niet een goed idee om bij transferia fietsenstallingen in te richten of fietsen goedkoop te gaan verhuren? Het OV moet aantrekkelijker gemaakt worden.

Dhr. Evenhuis zegt dat ook de VVD minder auto's naar de binnenstad wil. Daarom is de fractie vóór de tram, vóór een onderzoek naar de kabelbaan en kondigt de VVD een plan voor een dynamisch verkeerssysteem aan. Het is jammer dat de inspraak niet helemaal op orde was. De VVD is vóór een witte fietsenplan. De fractie heeft een ondernemer gevonden die daar wel iets in ziet en zal er binnenkort op willen terugkomen.

Dhr. Schuitemaker wil ook wel meedenken over het dynamisch verkeerssysteem. SenS steunt de aangekondigde maatregelen, vooral met betrekking tot de fiets, waaronder meer fietsenrekken in de schilwijken en in het centrum. SenS is minder enthousiast over de pilot gratis fietsenstalling, maar laat zich graag in positieve zin verrassen. Wat zijn de mogelijkheden met betrekking tot wireless city? Wat is de fietsnorm?

Mw. Jongman sluit zich aan bij de ambities. Maar hoe gaat het college succes meten? Wanneer is het ontmoedigen van autobezit geslaagd? Kan het college al iets zeggen over de kwaliteitssprong HOV-as Kardinging? En komt het vangnet voor specifieke doelgroepen nog apart terug in de raad?

Dhr. Luhoff zegt dat D66 in zeer positieve zin te spreken is over deze nota.

Dhr. Seton vraagt waarom dit stuk laat bij de raad is gekomen. In de pers kwam nadrukkelijk het idee van de dubbeldeks ringweg naar voren. In de nota staat dat nauwelijks. Het CDA vindt het wel een prima idee. Er komt een P+R bij Zernike; moeten we niet weer kijken naar het idee voor een dubbele rotonde van bewonersvereniging Paddepoel? Welke risico's lopen we en is er kans op succes bij bezwaren?

Wethouder Dekker is blij met de complimenten. De vraag van de PvdA over de kwaliteitsslag in samenwerking met de vervoerders wil de wethouder bespreken als in de commissie het OV-bureau aan de orde is. De wethouder deelt de ergernis over brommers maar de gemeente kan er weinig aan doen. Binnenkort komt het college met een voorstel ski-vijver waarin opgenomen de OV-fiets. De wethouder is een voorstander van een dynamisch verkeerssysteem; daar moet met name in regionaal verband over verder worden gesproken. Draadloos komt binnenkort terug in het kader van het Akkoord van Groningen. De kwaliteitsas naar Kardinging betreft op termijn de tram. In de tussentijd kan er met beter materieel gereden worden langs betere haltes. Op de dubbele rotonde komt de wethouder schriftelijk terug. Specifieke informatie over bezwaren kan de wethouder op een later moment geven. De fietsnorm is nieuw en bepaalt hoeveel ruimte er voor fietsparkeren moet komen bij nieuwbouw. Het college wil werken aan een betere doorstroming voor fietsers. De mobiele fietsenrekken kunnen besproken worden bij de discussie over de nota *Stadsfietsen*. De bussen worden voor zoveel mogelijk groepen toegankelijk maar er zijn altijd groepen voor wie dat te moeilijk is. Het college blijft daar over nadenken.

Het voorstel gaat conform naar de raadsvergadering op 25 april.

B.4. Groenstructuurplan

Dhr. Gijsbertsen vraagt of het niet logisch zou zijn om met een groencompensatieregeling niet alleen een groenparagraaf op te nemen bij bouwprojecten maar ook een groenfinanciële paragraaf. Welke prioriteiten stelt het college en welke dingen zien we terug in de begroting 2008? GroenLinks heeft zorg over de status van het stuk; hoe wil de wethouder ervoor zorgen dat het de status krijgt die het verdient? Het is belangrijk dat we goed beheer blijven houden op de nevgroenstructuur. De Bessemoerstrook ontbreekt in de aandachtsgebieden. Daar was groencompensatie beloofd.

Dhr. De Rooij valt het op dat er nogal wat cultuurhistorie is verdwenen. Maar deze nota is erg goed als basis voor het beleid.

Verslag raadsce. Beheer en Verkeer 4 april 2007

Mw. Kirienko vraagt of het college in Groningen iets wil doen met vegetatiedaken. In het stuk krijgt het Sterrenbos de naam kroonjuweel cultureel-historisch groen en stedelijk ecologische structuur. Maar dan is het jammer dat het college de bouwplannen Kempkernberg niet wil aanpassen.

Dhr. Seton vindt dit een helder beleidsstuk. Het CDA mist wel wat we over vier jaar bereikt moeten hebben. Het college wil in de nevengroenstructuur minder doen en de burgers meer laten doen. Tegelijkertijd wordt geen feitelijke inzet van burgers gevraagd. Het CDA ziet niet hoe het beheer en onderhoud dan niet achteruit gaan en het de fractie maakt zich daar zorgen over.

Dhr. Schuitemaker vindt dat het onderhoud aan de basisstructuur niet ten koste mag gaan van de nevenstructuur. Veder sluit SenS zich aan bij het CDA.

Mw. Jongman vindt dat groen niet alleen mooi moet zijn maar dat er ook voldoende recreatief groen moet zijn. Ook de CU zal scherp letten op de beheerskosten.

Wethouder Visscher vindt het illustratief dat de meeste vergadertijd vanavond is opgegaan aan verkeer. Dat is precies waarom er een groenstructuurplan nodig is. We willen bouwen, maar we willen niet dat de intensivering van de stad ten koste gaat van het groen. De invoering van de groencompensatie was belangrijk. Ook belangrijk is dat we groen veel eerder betrekken in de planvorming. We moeten nadenken over of er niet extra geld voor groen moet komen; maar die discussie moet nog beginnen in het college in het kader van de begroting 2008. Het ecologisch groen is geen reservaat; ook dat groen is bedoeld en plezierig voor Stadlers om in te vertoeven. Beheer van de basisgroenstructuur willen we in eigen hand houden, voor de nevenstructuur gaan we kijken of we kunnen samenwerken met anderen (zoals corporaties). Dat doen we met oog voor het onderhoudsniveau. We stoppen pas met onderhoud als we weten dat anderen het overnemen. De vegetatiedaken zijn een goed instrument in duurzaamheid en het college gaat daarmee bezig. Het college blijft bij het standpunt ten aanzien van het Sterrenbos. In de komende tijd zullen bepaalde dingen uit de nota verder geconcretiseerd worden. Het Groenstructuurplan is een onderdeel van het rode. Maar het benadrukt ook in die discussie het belang van groen. Bij de aandachtsgebieden zal worden aangegeven welke financiële knelpunten er zijn en welke prioritering het college aanbrengt.

Het Groenstructuurplan wordt in de toekomst betrokken bij de bespreking van 'het' Structuurplan.

C.1. LTA en lijst van moties en toezeggingen

C.2. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

C.3. Vaststelling verslag 14 maart 2007

Het verslag wordt vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 19:12.

Toezeggingen:

- Wethouder Dekker geeft een schriftelijke toelichting op het ingestelde parkeerverbod op bedrijventerrein Kranenburg;
- Wethouder Dekker informeert de commissie schriftelijk over of er snelheidsbeperkende maatregelen worden getroffen op de kruising Hoendiep/A-weg;
- Wethouder Visscher informeert de commissie in oktober of er leges worden ingevoerd op de aanvraag van een kapvergunning;
- Wethouder Visscher komt schriftelijk terug op de positie van bezwaarmakers tegen het verlenen van een kapvergunning;
- Wethouder Dekker komt schriftelijk terug op de vraag van het CDA over de suggestie van bewonersvereniging Paddepoel ten aanzien van een dubbele rotonde.

Raadsvoorstel - Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006

RAADSVOORSTEL :

2006-2007

Ons kenmerk: RO 07.1379726

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006

Groningen,

Aan de raad,

Hierbij bieden wij u de nacalculaties verkeer en vervoer 2006 van de volgende projecten aan.

Nacalculaties 2006.

- Fietspaden Bornholmstraat;
- doorstroming Verbindingskanaalzone;
- kruising Korreweg-J.C. Kapteynlaan en
- herinrichting Lage der A.

In dit voorstel wordt een korte toelichting gegeven op de nacalculatie van het desbetreffende project met daarbij een korte samenvatting van het resultaat van het project. Allereerst worden de richtlijnen voor de nacalculaties toegelicht.

Richtlijnen nacalculaties.

In 1999 zijn in overleg met de Rekenkamercommissie richtlijnen vastgesteld die betrekking hebben op de procedure en de inhoud van nacalculaties. Deze richtlijnen zijn bij raadsbesluit van 30 november 2005 gewijzigd. Een van deze richtlijnen is dat voor investeringsprojecten met een investeringsbedrag groter dan € 450.000,- een nacalculatie dient te worden opgesteld, wanneer 95% van de totale kosten gerealiseerd zijn. Met het opstellen van slot- en nacalculaties worden twee doelstellingen beoogd. De eerste doelstelling is om vanuit de uitvoerende instanties verantwoording af te leggen aan de raad in hoeverre het project overeenkomstig de bij de kredietaanvraag gegeven omschrijving is uitgevoerd. Daarnaast beoogt het opstellen van nacalculaties een leereffect te hebben.

De nacalculaties die separaat per project zijn opgesteld bevatten de volgende inhoudsopgave:

1. projectbeschrijving;
2. kredietbesluiten;
3. aanbestedingsprocedure;
4. oplevering van de uitgevoerde werken;

Raadsvoorstel - Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006

2

5. totale kosten van het project;
6. resultaat en verschillenanalyse ten opzichte van de laatste vastgestelde begroting en bepaling van het resultaat, waarbij de afwijking in kwalitatieve en kwantitatieve zin worden toegelicht;
7. afwikkeling van meer- en minderwerk;
8. fiscale aspecten (BTW);
9. administratieve afwikkeling.

Samenvatting per nacalculatie.

Onderstaand volgt een korte samenvatting van de nacalculatie per project.

Fietspaden Bornholmstraat.

Op 31 maart 2004 heeft uw raad ingestemd met de aanleg van het fietspad Bornholmstraat zuidzijde. Na de besluitvorming is de voorbereiding van de uitvoering gestart. De uitvoering van de aanleg van het fietspad heeft met name in 2005 plaatsgevonden. Het nieuw aangelegde vrijliggende fietspad aan de Bornholmstraat loopt vanaf de rotonde bij de Zuidelijke Ringweg tot aan de Gotenburgweg. Het noordelijk deel van de Bornholmstraat is niet meegenomen vanwege de onzekerheid destijds omtrent de aanpak van de Eemskanaalzone, de Berlagebrug, de Sontbrug en de ontsluiting van Meerstad. Voor de realisering van het fietspad langs de Bornholmstraat zijn de extra middelen ingezet die voor het realiseren van fietsvoorzieningen beschikbaar zijn gesteld op basis van het collegeprogramma 2002-2006. De totale kosten van de aanleg van het fietspad bedragen € 1.561.000,--. Dit is € 152.000,-- lager dan de toegestane kosten van € 1.731.000,--. De lagere kosten worden met name veroorzaakt door lagere materiaalkosten, rentelasten en afdracht aan de BCF-egaliseringsreserve. De totale opbrengsten bedragen € 1.666.000,-- en dit is € 47.000,-- lager dan vooraf is begroot. De bijdrage nieuw beleid van € 30.000,-- en OZB-fietsmiddelen van € 1.105.000,-- zijn conform de begroting ontvangen. De GDU-subsidie is verlaagd met € 67.000,-- van € 578.000,-- naar € 511.000,--, doordat de subsidiabele kosten lager zijn dan vooraf is ingeschat. Daarnaast is een bijdrage ad € 20.000,-- verkregen vanuit OCSW voor aanpassing in verband met de tippelzone. Per saldo bedraagt het projectresultaat € 105.000,--. Voorgesteld wordt om het resultaat te verrekenen met de negatieve resultaten van de overige lopende verkeers- en vervoersprojecten en een eventueel positief saldo structureel nieuw beleid vrij te laten vallen.

Doorstroming Verbindingskanaalzone.

In ons collegeprogramma van april 2002 is zeer expliciet aandacht besteed aan de bereikbaarheidsproblematiek van de stad Groningen. Eén van de routes waar zich dergelijke knelpunten voordoen is het gedeelte tussen de Paterswoldseweg en de Europaweg. In de studie doorstroming Verbindingskanaalzone is in samenwerking met een verkeerskundig onderzoeksbureau onderzocht op welke manier de doorstroming kan worden verbeterd. Uitgangspunt is de beschikbare capaciteit van deze verbinding optimaal te benutten door middel van een betere afstemming van de verkeerslichten en "kleine" infrastructurele aanpassingen. Uit de studie zijn maatregelen genomen ter verbetering van de doorstroming aan de Griffeweg, de Eeldersingel en het traject Emmabrug-Stationsplein-Herebrug. Het plan is door uw raad in september 2004 vastgesteld. De voorbereiding en de uitvoering van de maatregelen heeft met name in 2005 plaatsgevonden. De totale kosten van de werkzaamheden bedragen € 552.000,--

Raadsvoorstel - Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006

3

en is € 18.000,-- hoger dan de toegestane kosten van € 534.000,--. De totale opbrengsten bedragen € 552.000,-- en zijn daarmee € 18.000,-- hoger dan de verwachte dekking. Per saldo is het projectresultaat nihil.

Kruising Korreweg-J.C. Kapteynlaan

Op 14 februari 2005 heeft uw raad ingestemd met de aanpak van de kruising Korreweg-J.C. Kapteynlaan.

De aanpak kruising Korreweg-J.C. Kapteynlaan bestaat uit het vervangen van de verkeerslichten door een rotonde. Hiermee is de doorstroming van het verkeer bevorderd en is de veiligheid van met name fietsers verbeterd. De gehele rotonde is uitgevoerd in zwart asfalt. De ronde vorm van de rotonde is benadrukt door cirkelvormige betonnen banden aan te brengen. De buitenste cirkel geeft de scheiding aan tussen auto's en fietsers. Daarnaast is de groenstructuur aangepast door het plaatsen van enkele bomen en het completeren van het bestaande gazon in de middenbermen. De totaal gerealiseerde kosten bedragen € 709.000,--. Ten opzichte van de toegestane kosten van € 508.000,-- zijn de kosten € 201.000,-- hoger dan vooraf is voorzien. De hogere kosten worden met name veroorzaakt door hogere materiaal-kosten en hogere kosten van planontwikkeling en voorbereiding en toezicht. Bij het opstellen van de begroting is onvoldoende rekening gehouden met de kosten van planontwikkeling en zijn de kosten van voorbereiding en toezicht ingecalculeerd tegen een tarief dat is gebaseerd op de toegerekende salariskosten in plaats van een tarief waarbij ook rekening is gehouden met een opslag voor algemene kosten. De totale opbrengsten zijn ten opzichte van de begroting € 57.500,-- hoger dan vooraf is begroot. De bijdrage uit de verkeersregelinstallatie ad € 250.000,-- is conform de begroting ontvangen. De GDU-subsidie is verlaagd met € 52.000,-- van € 257.500,-- naar € 205.500,--, doordat de subsidiabele kosten lager zijn dan vooraf is ingeschat. Daarnaast is een bijdrage inzake de kosten van onderhoud c.q. herstel van de riolering verkregen van € 110.000,--. Per saldo is het projectresultaat -€ 143.500,--. Voorgesteld wordt om het negatieve resultaat te vereffenen met positieve resultaten van andere nacalculaties.

Herinrichting Lage der A.

Het kanaalvak van het Lage der A vormt samen met het Hoge der A een monumentaal en attractief gebied. Na voltooiing van de herinrichting van het Hoge der A in 2004, is de herinrichting van het Lage der A in 2005 uitgevoerd. Gelet op de samenhang met de aansluitende kanaalvakken van de Diepenring zijn ook de Pottebakkersrijge en de Reitdiepskade meegenomen. Dit is mogelijk door het gebied vanuit een grotere samenhang te zien als toeristisch aantrekkelijk verblijf- en wandelgebied. Het Emmaplein, Bij de Sluis, het Kleine der A, het Hoge der A, het Lage der A, de Pottebakkersrijge, het plantsoen bij het Westerhavencomplex en de tuin van het Natuurmuseum vormen als deelprojecten samen het Museumkwartier. Vanuit die gedachte is een Kompasubsidie verkregen voor het gebied aangeduid als Museumkwartier. De wandelroute die start bij het Groninger Museum en eindigt bij het Noorderplantsoen ontsluit het Museumkwartier en heeft een aantrekkelijk verblijfsgebied voor bezoekers van de stad Groningen gecreëerd. De herinrichting strekt zich uit van de Plantsoenbrug tot de Museumbrug. Voor het ontwerp is als uitgangspunt genomen dat de kade als een kade herkenbaar moet zijn en samen met de bomen aan het water, het verbindende element bij alle kanaalvakken vormen. De kade is

Raadsvoorstel - Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006

4

uitgevoerd in graniet (referentie Hoge der A). Aan de Reitdiepskade en het Lage der A is de kade verhoogd aangelegd en aan de Pottebakkersrijge wordt op de kade geparkeerd, zodat de kade daar niet verhoogd is aangelegd.

De voorbereiding en uitvoering heeft plaatsgevonden in 2005 en de eerste helft van 2006. De totale kosten bedragen € 755.000,-- en zijn € 578.200,-- lager dan vooraf is begroot. De lagere kosten worden met name veroorzaakt door lagere materiaalkosten. Bij de uitwerking van het bestek is uit proefboringen gebleken dat de ondergrond in het projectgebied uit vele soorten grondsoorten bestaat en mogelijk ook vervuild is. Het vervangen van de ondergrond is hierdoor gecompliceerd en zou waarschijnlijk veel hogere kosten met zich meebrengen dan vooraf was ingeschat. Tevens bleek het niet noodzakelijk om de riolering te vervangen. De riolering kan technisch gezien naar schatting nog tientallen jaren mee. De vervanging van de riolering was in de begroting meegenomen om het kostenvoordeel te realiseren doordat bestekken gecombineerd konden worden. Door de afwezigheid van een technische noodzaak om de riolering en de grond te vervangen in combinatie met de veel hogere kosten dan vooraf is geraamd zijn geen ondergrondse werkzaamheden verricht. Het voordeel op de materiaalkosten is met name gerealiseerd doordat uiteindelijk alleen het wegdek van gevel tot kade is vervangen en niet de ondergrond en de riolering. Doordat er minder werkzaamheden zijn uitgevoerd dan vooraf is voorzien zijn ook de kosten van voorbereiding en toezicht en planontwikkeling lager. De opbrengsten bedragen € 1.156.800,-- en zijn € 176.400,-- lager dan vooraf is voorzien. De Kompas- en ISV subsidie zijn conform de begroting ontvangen en de bijdrage nieuw beleid ad € 736.000,-- is in zijn geheel als opbrengst meegerekend. De overige bijdragen zijn € 176.400,-- lager doordat de bijdrage riolering van € 196.400,-- is komen te vervallen, vanwege het vervallen van de onderhoudswerkzaamheden aan de riolering. Daarnaast is € 20.000,-- extra nieuw beleid ingeboekt uit het verkeersproject bewegwijzering. Het projectresultaat bedraagt per saldo € 401.800,--. Voorgesteld wordt om het resultaat te verrekenen met de negatieve resultaten van de overige lopende verkeers- en vervoersprojecten en een eventueel positief saldo structureel nieuw beleid vrij te laten vallen.

Samenvatting en resultaatbestemming.

De resultaten van de nacalculaties kunnen als volgt worden samengevat.

	Totale Kosten	Totale opbreng- sten	project- resultaat	verkeer en vervoer onvoorzien
	€	€	€	€
Bornholmstraat	1.561.000,--	1.666.000,--	+105.000,--	+105.000,--
Verbindingskanaalzone	552.000,--	552.000,--	-	-
Kruising Korreweg-J.C. Kapteynlaan	709.000,--	565.500,--	-143.500,--	-143.500,--
Herinrichting Lage der A	755.000,--	1.156.800,--	401.800,--	401.800,--
Totaal	3.577.000,--	3.940.300,--	+363.300,--	+363.300,--

Jaarlijks wordt door uw raad het meerjarenprogramma verkeer en vervoer vastgesteld

Raadsvoorstel - Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006

5

waarin een raamkrediet wordt aangevraagd ter hoogte van de nieuwe beleidsmiddelen die voor de verkeersprojecten worden toegekend. Door de beschikbaarstelling van het raamkrediet kunnen de toegekende gemeentelijke middelen die vrijvallen door bijvoorbeeld hogere subsidieopbrengsten dan wel lagere kosten dan vooraf is geraamd gebruikt worden voor andere projecten die bijdragen aan de doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer.

Wanneer voor projecten nieuw beleidsmiddelen beschikbaar zijn gesteld, worden positieve resultaten (tot maximaal de bijdrage nieuw beleid) afgeroomd en toegevoegd aan de ruimte voor nieuw beleid. In dit geval zou dit leiden tot afromen van de voordelen bij de fietsstroken Bornholmstraat en herinrichting Lage der A. Bij het project kruising Korreweg-J.C. Kapteynlaan resteert een nadeel waarvoor geen buffer (egalisereserve) binnen de verkeerssector beschikbaar is. Voorgesteld wordt daarom om de saldi op deze drie projecten te salderen en (de kapitaallasten die horen bij) het overschot van € 363.000,- toe te voegen aan de structurele ruimte nieuw beleid 2008. Het gaat om € 27.346,- aan structurele kapitaallasten.

Voor het realiseren van verkeers- en vervoersprojecten is verwerving, planontwikkeling en de aanleg van de infrastructuur met de nodige ondersteunende activiteiten de belangrijkste onderdelen in het proces. Hierbij gaat de overheid financiële relaties aan met de markt en dit betekent dat er per definitie financiële risico's worden gelopen. Middels een zorgvuldig proces van het opstellen van een projectbegroting, uitgaande van het principe dat er reëel wordt begroot, wordt de realiteit zoveel mogelijk benaderd. Ondanks de grote zorgvuldigheid kunnen er mee- en tegenvallers optreden. Enerzijds omdat begrote bedragen in de werkelijkheid er anders uit komen te zien door bijvoorbeeld ander materiaalgebruik dan is voorzien, prijsinvloeden, andere invulling van de ruimte dan vooraf is voorzien en anderzijds omdat er zaken voordoen die niet te voorzien waren. De mee- en tegenvallers worden eerst opgevangen in de projectbegroting. De eventueel niet binnen de projectbegroting op te vangen tegenvallers worden bij afwezigheid van een risicobuffer voor verkeers- en vervoersprojecten opgevangen binnen het programma. Het gekwantificeerde risico op de verkeers- en vervoersprojecten bedraagt circa € 4-€ 6 miljoen. Is het niet mogelijk om binnen het programma de tegenvallers te compenseren met meevallers dan wordt een beroep gedaan op het rekeningresultaat c.q. de vrije beleidsruimte van de gemeente Groningen.

Uit het vorenstaande blijkt dat het resultaat na verrekening van de positieve en negatieve saldi € 363.300,- bedraagt. Voorgesteld wordt om het saldo van € 363.300,- toe te voegen aan nieuw beleid structureel.

Raadsvoorstel - Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006

6

Betrokken dienst(en)	: RO/EZ					
Naam voorstel	: Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006					
Besluitvorming (orgaan + datum + nummer)	: Raad					
Incidenteel/Structureel	: Structureel					
Soort wijziging	: Exploitatie					
				Dotatie	Onttrekking	
Financiële begrotingswijziging	Laasten	Baten	Saldo	- Reserve	+ Reserve	Saldo
7.05 RO/EZ: verkeer en vervoer	-27.346		27.346			27.346
9.03 BSD: Concernstelposten	27.346		-27.346			-27.346
Totale begrotingswijziging	0	0	0	0	0	0

Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. de nacalculaties 2006 vast te stellen;
- II. het resultaat van de nacalculatie kruising Korreweg-J.C. Kapteynlaan (-€ 143.500,--) te verrekenen met de resultaten van de projecten fietspaden Bornholmstraat (+€ 105.000,--) en herinrichting Lage der A (+€ 401.800,--);
- III. het resterende saldo van +€ 363.000,--, zijnde structurele kapitaallasten van € 27.346,--, ten gunste te brengen van de ruimte voor structureel nieuw beleid in 2008;
- III. de betreffende complexen en projecten te liquideren;
- IV. het college te machtigen om de eventueel nog te maken kosten voor de verkeers- en vervoersprojecten en de eventueel nog te verkrijgen inkomsten van deze projecten nog te verrekenen met de vrijval op verkeers- en vervoersprojecten, voor zover met deze activiteiten nog geen rekening is gehouden bij de resultaatbepaling;
- V. de gemeentebegroting 2007 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Voortgangsrapportage BORG 2006

RAADSVOORSTEL :

2006-2007

Ons kenmerk: RO 07.1377941

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Voortgangsrapportage BORG 2006

Groningen,

Aan de raad,

Met de voortgangsrapportage BORG over 2006 willen wij u informeren over de ontwikkeling van de onderhoudskwaliteit van de openbare infrastructuur.

Het beheer van de openbare infrastructuur in Groningen wordt uitgevoerd volgens de BORG-systematiek (Beheer Openbare Ruimte Groningen). Uitgangspunt zijn vier door uw raad vastgestelde kwaliteitsprofielen voor de verschillende facetten en gebieden in de gemeente.

Op basis van deze kwaliteitsprofielen wordt het benodigde onderhoud (stadsdeel-beheerplan) bepaald en uitgevoerd. Vervolgens wordt via inspecties en schouwen beoordeeld in hoeverre de gewenste kwaliteit is gerealiseerd.

Het schouwen wordt grotendeels door inwoners van de stad uitgevoerd. Omdat de kwaliteit van het ecologische beheer vrijwel niet door burgers is te beoordelen, wordt dit buiten de schouw gehouden. Voor dit facet wordt een vijfjaarlijkse monitoring ontwikkeld.

Voor het facet "schoon" wordt - vanwege seizoensinvloeden - vier keer per jaar een extra meting gedaan.

Schouwresultaten 2006.

Omdat onderhoud een cyclisch proces is, zal er altijd een deel van het areaal niet voldoen aan het gewenste kwaliteitsniveau. Het gaat dan om dat deel dat het volgende jaar toe is aan onderhoud. In de praktijk is dat ongeveer 10%.

De schouw van 2006 laat de volgende resultaten per facet zien.

Verharding voldoet in 90% van de waarnemingen en scoort over het geheel genomen dus voldoende. Trottoirs en fietspaden blijven binnen dit facet nog onder de maat. Ook groen zit binnen de acceptabele marge (91% voldoet). Het onderdeel beplanting scoort hierbinnen relatief laag. Van het facet Meubilair voldoet 95% aan de norm. Extra aandacht is nodig voor met name kleine gebreken aan speelvoor-zieningen.

Oevers scoren met 87% iets onder de maat. In de schouw worden vooral de *lichtere*

Raadsvoorstel - Voortgangsrapportage BORG 2006

2

oeverconstructies bij vijvers en dergelijke beoordeeld. De technische inspecties van de *zware beschoeiingen* maken duidelijk dat vooral daar een forse inhaalslag in het groot onderhoud nodig is. De zware constructies maken dat het daarbij om grote bedragen gaat. Wij zullen u in 2007 een voorstel voorleggen voor een gefaseerde aanpak van slechte oeverbeschoeiingen.

De schooncomponent laat in de BORG-schouw eveneens een score onder de 90% zien. Deze wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door het groen op de verharding.

Een vergelijking van de afgelopen vier jaar laat zien dat de kwaliteit van verharding, groen en meubilair geleidelijk aan hoger is geworden en nu dus aan de norm voldoet. Oevers laten een wat wisselend beeld zien en het schoonfacet geeft door de jaren heen een stabiel resultaat.

In vergelijking met vorig jaar is de onderhoudskwaliteit in de binnenstad gelijk gebleven, zijn oude wijken en Noorddijk er (licht) op vooruit gegaan en ligt de score in Zuid en Noord-West iets lager.

Uit de professionele schouw van het schoonfacet blijkt dat de resultaten voldoen aan de gestelde ambities. Bij de onkruiden in verharding blijkt een afname van de kwaliteit. Dit is reden voor een verhoogde inzet in het groeiseizoen. Afgezien daarvan geven de schoonresultaten in de verschillende gebieden van de stad geen aanleiding voor een andere inzet.

Binnen het loket Beheer en Verkeer worden alle meldingen van inwoners op het gebied van beheer geregistreerd. Met ingang van 2006 komen ook alle meldingen van de Milieudienst daar terecht. Het totale aantal meldingen in 2006 bedroeg voor Stadsbeheer 5.609 en voor de Milieudienst 5.827. Bij een vergelijking met voorgaande jaren is een dalende lijn zichtbaar. Dit vormt een bevestiging van de toegenomen onderhoudskwaliteit van de stad.

Met ingang van 2007 zal minder geld beschikbaar zijn voor met name het groot onderhoud aan wegen en groen. Bij de behandeling van de begroting is door uw raad aangedrongen op behoud van de huidige kwaliteit. Om die reden stellen wij u voor het gewenste BORG-kwaliteitsniveau voor 2007 gelijk te laten zijn aan dat van 2006. In de voortgangsrapportages over BORG in de komende jaren zullen wij u informeren over de feitelijke ontwikkeling van de kwaliteit als gevolg van deze lagere inzet van middelen en de mogelijkheden om hierin desgewenst bij te sturen.

Als overige doelstellingen stellen wij u voor extra inzet te plegen op de onderdelen die in de BORG-schouw relatief zwak scoren.

Raadsvoorstel - Voortgangsrapportage BORG 2006

3

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. kennis te nemen van de voortgangsrapportage BORG 2006;
- II. de beheerdoelstellingen en het kwaliteitsniveau voor 2007 (par. 5) vast te stellen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Evaluatie kapbeleid

RAADSVOORSTEL :

2006-2007

Ons kenmerk: RO 07.1377944

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Evaluatie kapbeleid

Groningen,

Aan de raad,

Hierbij bieden wij u de nota "Evaluatie kapbeleid gemeente Groningen" aan. In september 2004 heeft u nieuw kapbeleid vastgesteld. Aanpassing van dit kapbeleid was bedoeld om de scheefgroei te corrigeren die was ontstaan tussen de relatief grote administratieve lasten van het grote aantal kapvergunningen en de geringe bescherming die daarvan in de praktijk uitging. In ons collegeprogramma staat aangekondigd dat het nieuwe kapbeleid wordt geëvalueerd. Daartoe hebben wij opdracht gegeven aan een extern bureau.

De evaluatie is uitgevoerd door de Bomenstichting. Dit is een stichting die zich inzet voor het behoud van bomen in de stad en op het platteland. De Bomenstichting werkt hieraan door het geven van voorlichting en advies en verzorgt onafhankelijke adviezen over het gemeentelijke bomenbeleid of de monumentale bomen. De Bomenstichting (1970) is een landelijke stichting, gehuisvest in Utrecht. Er is een netwerk van contactpersonen, dat verspreid over het hele land op lokaal niveau voor bomen opkomt.

De nadruk van het onderzoek door de Bomenstichting ligt op de veranderingen ten opzichte van het kapbeleid van vóór 2004. De centrale vraag van het onderzoek is: heeft de verandering in het kapbeleid geleid tot instandhouding of verbetering van een goed en gezond bomenbestand? Op basis van literatuuronderzoek en interviews met personen binnen en buiten de gemeente Groningen die betrokken zijn bij het kapvergunningenbeleid is een kwantitatieve en een kwalitatieve analyse gemaakt. In de "Evaluatie kapbeleid gemeente Groningen" worden deze analyses beschreven en worden conclusies en aanbevelingen geformuleerd.

De drie uitgangspunten van het nieuwe kapbeleid zijn:

1. beschermen van waardevolle bomen en waarborgen van de kwaliteit van het bomenbestand door het principe "Geen kapvergunning - tenzij er sprake is van een dringende reden";
2. terugbrengen van sturing en controle door de gemeente en voorkomen van onnodige procedures en vertraging;

Raadsvoorstel - Evaluatie kapbeleid

2

3. vergroten van de klantgerichtheid.

Samenvatting evaluatie.

Effect van het nieuwe kapbeleid op het bomenbestand.

In het nieuwe beleid is het kappen van een houtachtig gewas met een dwarsdoorsnede van minder dan 20 centimeter op 130 centimeter hoogte vergunningvrij. Onder het oude regime was dit een dwarsdoorsnede van 10 centimeter.

De veranderingen van het nieuwe kapbeleid blijken amper meetbaar te zijn. Enerzijds is de beleidswijziging te recent gebeurd, anderzijds ontbreekt een aantal gegevens. Het is ons niet bekend hoeveel bomen met een dwarsdoorsnede van minder dan 20 centimeter er onder het nieuwe regime gekapt zijn. Ook bij de door onszelf gekapte bomen hebben we dit niet bijgehouden. In de toekomst zullen wij dit laatste wel doen. Maar ondanks het ontbreken van deze cijfers geeft het veranderde kapbeleid niet het beeld van een drastische verslechtering van het bomenbestand zoals vooraf, vooral bij natuur- en milieugroeperingen, werd gevreesd. Wij durven daarom op dit moment de conclusie te trekken dat het gewijzigde kapbeleid op het bomenbestand tot nu toe geen nadelige invloed heeft gehad. Hierbij realiseren we ons dat een goed en gezond bomenbestand niet alleen afhankelijk is van het kapbeleid. Het totale bomenbeleid is hierbij van belang. De missende schakel in het bomenbeleid is het groenstructuurplan: de kapstok van een flink aantal groene bestaande beleidsnota's en regelingen, waaronder het bomenstructuurplan en de kapverordening. Het groenstructuurplan geeft aan welke groenstructuren wij belangrijk vinden, zodat wij hier bij de kapaanvragen rekening mee kunnen houden. Naast een groenstructuurplan werken we momenteel ook aan een actualisatie van het monumentale bomenbestand (Bladgoud).

Het verhogen van de diameter van 10 centimeter naar 20 centimeter heeft niet geleid tot meer weigeringen van kapvergunningen. De Bomenstichting waarschuwt echter voor het verder optrekken van de diktemaat omdat dan de kwaliteit van het bomenbestand niet gewaarborgd kan worden. Wij zijn overigens ook niet van plan de diktemaat verder op te trekken.

In de stad ontstaat vaak spanning tussen het behoud van bomen en de wens om te bouwen. In ons collegeprogramma hebben wij harde bouwquota vastgelegd. Op plekken waar intensief gebouwd gaat worden is een conflict met het aanwezige groen welhaast onvermijdelijk. Waar mogelijk worden waardevolle bomen ingepast, maar er zullen ook bomen verdwijnen. Een probleem is dat er geen harde boomquota zijn. In de eerstvolgende evaluatie van het bomenstructuurplan, die eind 2007 aan uw raad wordt voorgelegd, willen we afwegen of we naar een systeem van boomquota toe willen. We gaan overigens meer en meer boomsoorten toepassen die specifiek geschikt zijn voor de stedelijke omgeving (bijvoorbeeld platanen).

Monumentale bomen.

Ons nieuwe bomenbeleid kent geen extra bescherming voor monumentale bomen. Wel is er een speciaal artikel (4.3.12) in de nieuwe verordening opgenomen waarin onder lid 4 staat: "Het college kan een kapvergunning verlenen voor monumentale bomen". Dit artikel voegt echter feitelijk niets toe omdat het "niet kappen, tenzij...."-principe

Raadsvoorstel - Evaluatie kapbeleid

3

uit ons kapbeleid evenzeer van toepassing is op monumentale als op alle andere bomen met een stamdiameter van 20 centimeter en meer. Wij zijn daarom ook voornemens om deze passage uit de APVG te schrappen.

De Bomenstichting beoordeelt de status van monumentale bomen in ons beleid als onduidelijk en adviseert ons om de monumentale bomen in het bestemmingsplan op te nemen. Wij achten dit echter niet verstandig: het levert niet daadwerkelijk extra bescherming op, maar hoogstens een extra procedurele stap (bijvoorbeeld een vrijstelling voor het verlenen van een kapvergunning). Bovendien wijzigt het monumentale bomenbestand voortdurend, waardoor een bestemmingsplan nooit actueel zal zijn. Bestemmingsplannen worden bovendien niet frequent geactualiseerd of herzien. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt in de praktijk, via de verplichte groenparagrafen, al erg zorgvuldig met monumentale bomen omgegaan. Bovendien kan uw raad aan de hand van deze groenparagrafen zorgvuldig afwegen of een ruimtelijke ontwikkeling, zoals bij het Oosterpark en het Dinkelpark, onevenredige schade aan het monumentale bomenbestand aanricht. Omdat het uitgangspunt van ons kapbeleid voor alle bomen, inclusief de monumentale, al "nee, tenzij..." is stellen wij u voor om geen aparte regelgeving voor monumentale bomen te creëren.

Een punt van aandacht is nog de gewijzigde rol van de gemeenteraad bij kapaanvragen voor monumentale bomen. Onder het oude regime mocht een kapvergunning voor een monumentale boom niet eerder worden verleend dan na een check door de raadscommissie. In het nieuwe beleid is hiervan afgestapt. Wat de effecten hiervan zijn kunnen wij onvoldoende beoordelen. Wel kunnen we zien dat er in 2005 7 monumentale bomen zijn gekapt en in 2006 27. Dit echter heeft alles te maken met de bouwplannen in de Oosterparkwijk die door uw raad zijn goedgekeurd.

Verminderde administratieve lasten.

Met het oprekken van de kapdiameter van 10 centimeter naar 20 centimeter was de inschatting dat de administratieve lasten zouden dalen. Als er immers minder kapvergunningen worden aangevraagd en verleend is er minder capaciteit noodzakelijk. Deze "vrijgespeelde" capaciteit zou ten gunste moeten komen van de verbetering van het bomenbeleid. De verwachting dat er minder kapvergunningen zouden worden aangevraagd is niet uitgekomen, waardoor de extra inzet op bomenbeleid niet goed uit de verf is gekomen. Wel is een vermindering van de administratieve lasten opgetreden. Alleen ligt de winst bij de afdeling Rechtsbescherming van de DIA vanwege het verminderde aantal bezwaren. Bij de directie Stadsbeheer is wel meer inzet gepleegd op de handhaving van de herplantplicht. In principe geldt dat bij het kappen van een boom één op één herplant wordt opgelegd, maar in de praktijk is dit niet in alle gevallen mogelijk.

Inspraakdrempel.

Met de inwerkingtreding van het nieuwe kapbeleid is de automatische schorsing ten gevolge van het indienen van een kapvergunning komen te vervallen. Een "derde belanghebbende" heeft na bekendmaking van de kapvergunning drie weken de tijd om naast een bezwaarschrift een voorlopige voorziening bij de Rechtbank aan te vragen. Positief van deze nieuwe procedure is dat een bezwaar tegen een kapvergunning niet meer oneigenlijk gebruikt kan worden om bijvoorbeeld een bouwplan tegen te houden.

Raadsvoorstel - Evaluatie kapbeleid

4

Negatief is dat voor derde belanghebbenden de drempel voor inspraak is verhoogd. De Bomenstichting is van mening dat het financiële risico, waarbij de kosten van de Rechtbank voor rekening komen van de burger, voor veel Stadters te groot is. Indien de bezwaarde in het gelijk wordt gesteld krijgt hij/zij de griffiekosten voor het aanvragen van een voorlopige voorziening retour.

(Ont)koppeling kapvergunning en bouwvergunning.

In het nieuwe kapbeleid zijn de kapvergunning en de bouwvergunning niet langer gekoppeld. Dit betreft het formele deel: in de praktijk wordt de koppeling wel toegepast. Waar wij dit zelf al niet deden blijkt uit twee uitspraken van de Rechtbank over bouwplannen in de Hortus en Zernike dat bij een kapvergunning veel belang wordt gehecht aan het concreet zijn van het bouwplan of ruimtelijk plan. Dit om te voorkomen dat bij het niet doorgaan van de sloop- of bouwplannen er bomen "voor niets" worden gekapt. Tot op heden is bij een verzoek om een voorlopige voorziening bij een kapvergunning de kapvergunning telkens geschorst indien voor het onderliggende plan nog geen bouwvergunning van kracht is. Vanaf 1 januari 2008 zal de kapvergunning deel uitmaken van de omgevingsvergunning. De omgevingsvergunning gaat uit van een gelijktijdige behandeling van (deel)vergunningen. Dit betekent dat de boombelangen gelijktijdig worden afgewogen met andere belangen.

Wij stellen voor om in principe geen kapvergunningen te verlenen voordat er een sloop- of bouwvergunning is verleend. Wel willen wij hiervan af kunnen wijken wanneer het doorgaan van de ruimtelijke ontwikkeling vaststaat maar waar de bouwvergunning nog op zich laat wachten. Zo kan bijvoorbeeld vertraging worden tegengegaan door alvast een kapvergunning te verlenen om te voorkomen dat ten gevolge van het broedseizoen (Flora- en Faunawet) niet mag worden gekapt ook al is de bouwvergunning inmiddels wel verleend. Ook voor een "losse" kapvergunning kan een dringende reden gelden. Dergelijke situaties waarin kan worden afgeweken van het principe dat er een sloop- of bouwvergunning ligt zullen wij nog nader specificeren.

Communicatie.

Bij de invoering van het nieuwe kapbeleid hebben wij ons voorgenomen veel beter te gaan communiceren. De communicatie is ontegenzeggelijk verbeterd doordat we beter uitleggen wat wij van plan zijn en inzicht geven in de kapaanvragen. Voorheen werden alleen de kapvergunningen voor grote projecten gepubliceerd. Nu wordt iedere kapaanvraag en kapvergunning in de Gezinsbode gepubliceerd. Door het publiceren van de kapaanvragen hebben burgers de gelegenheid om een zienswijze in te dienen zonder dat de boom in kwestie gekapt kan worden. De zienswijze wordt vervolgens meegenomen in de beoordeling van de kapaanvraag. Bovendien geven wij altijd een reactie op de zienswijze zodat zichtbaar is wat er met de zienswijze gebeurt. Naast publicatie in de Gezinsbode wordt nog steeds het systeem van bewonersbrieven gehanteerd. Bij een particuliere kapaanvraag worden de direct omwonenden via een brief geïnformeerd over de voorgenomen kap. Bij een gemeentelijke kapaanvraag worden de buurtbewoners geïnformeerd door middel van een inspraak- of informatiebijeenkomst of een bewonersbrief.

Instellen leges voor kapvergunning.

Raadsvoorstel - Evaluatie kapbeleid

5

Tot op heden heffen wij geen leges voor een kapvergunning. We zijn van plan om te onderzoeken in hoeverre het opleggen van leges bijdraagt aan een vermindering van de kosten. Hierbij betrekken wij de vraag in hoeverre het redelijk is dat voor een kapvergunning geen leges betaald hoeven te worden en bij andere vergunningen wel.

Rol van de burger bij de evaluatie kapbeleid.

Wij hechten eraan eerst met uw raad van gedachten te wisselen over de evaluatie van het kapbeleid alvorens wij burgers hun mening over het kapbeleid vragen. Na bespreking in uw raad willen wij onze bevindingen en voornemens aan de stad voorleggen. Een belangrijke vraag is hoe de nieuwe inspraakregeling wordt ervaren. We stellen voor om burgers/bedrijven die het afgelopen jaar een kapvergunning hebben aangevraagd of bezwaar hebben ingediend aan te schrijven met het verzoek om hun mening te geven over het kapvergunningenbeleid. Vragen over dienstverlening, duidelijkheid van informatievoorziening en de mogelijkheden tot bezwaar zullen aan deze groep burgers worden voorgelegd.

Bewonerswensen ten aanzien van het kappen van gemeentelijke bomen.

Eind vorig jaar is in de raadscommissie Beheer en Verkeer de vraag gesteld over hoe we, soms tegenstrijdige, wensen van bewoners ten aanzien van het kappen van gemeentelijke bomen afwegen. Daar waar de ene bewoner last heeft van een boom door bijvoorbeeld teveel schaduw of bladval in de tuin, vindt de andere bewoner de boom een waardevol object voor het groen in de straat.

In principe geldt voor elke boom: er wordt niet gekapt, tenzij... Het komt vaak voor dat een kapvergunning wordt aangevraagd in verband met de overlast die men ervaart. De belangrijkste vormen van overlast zijn:

- lichtreductie of schaduwvorming;
- overlast blad, bloesem of bessen;
- een te grote boom t.o.v. de grootte van de tuin;
- schade aan gebouwen, verharding etc.

Vorenstaande vormen van overlast wegen niet allemaal even zwaar bij de kapvergunningbeoordeling. Zo weegt overlast door bladval, bloesem of bessen veel minder dan duisternis of schade aan gebouwen en verharding. Per situatie wordt afgewogen hoe groot de overlast is die door een boom wordt veroorzaakt. Overigens worden lang niet alle verzoeken om "overlast" bomen te verwijderen gehonoreerd.

Wanneer een bewoner last heeft van een gemeentelijke boom wordt de situatie ter plekke beoordeeld door degene die de kapvergunning verleent en de boombeheerder (eigenaar) van de gemeente. Ongeacht of de boom kapvergunningplichtig is wordt de overlast die de boom veroorzaakt afgezet tegen de waarde van de boom. Op basis van de afwegingscriteria bij het verlenen van een vergunning, zoals deze in het kapbeleid zijn vastgelegd, wordt wel of geen vergunning verleend.

Om een weloverwogen afweging te maken is het noodzakelijk de belangen van het

Raadsvoorstel - Evaluatie kapbeleid

6

behoud van de boom te toetsen aan de reden voor de verwijdering van de boom. Bij het vaststellen van het belang van behoud van de boom geldt een aantal criteria zoals de cultuurhistorische-, ecologische, dendrologische en educatieve waarde. Ook maakt het uit of een boom onderdeel uitmaakt van de hoofdstructuur of niet. Hier komt na vaststelling van het groenstructuurplan de basis-groenstructuur als afwegingskader bij.

In het nieuwe kapbeleid is afgestapt van de eerder gehanteerde puntenbeoordeling die moest leiden tot een beslissing om al dan niet een kapvergunning te verlenen. Wij zijn van mening dat dit een goede beslissing is geweest. Onder het nieuwe regime verlenen wij alleen een kapvergunning wanneer er een dringende reden aan ten grondslag ligt en in de motivering van het besluit maken we duidelijk wat de redenen en afwegingen zijn geweest. De Bomenstichting constateert met ons dat dit in de praktijk van de afgelopen twee jaar goed heeft gewerkt: er vindt een betere inhoudelijke discussie plaats dan voorheen.

Samenvatting van de voorlopige voornemens.

- a. Bijhouden aantal gemeentelijke gekapte bomen met een stamdiameter van minder dan 20 centimeter.
- b. Voorstel doen over al dan niet hanteren boomquota bij evaluatie bomenstructuurplan eind 2007.
- c. Schrappen art. 4.3.12, lid 4 van de verordening uit de APVG omdat dit feitelijk niets toevoegt aan de bescherming van monumentale bomen.
- d. Nader specificeren "dringende redenen" voor verlenen kapvergunning voordat er een sloop- of bouwvergunning is verleend.
- e. Voorstel formuleren voor al dan niet leges heffen bij kapvergunningen.
- f. Stadjes actief betrekken bij evaluatie kapbeleid en met name onderzoeken hoe het nieuwe inspraakregime wordt beoordeeld.

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. de nota "Evaluatie kapbeleid gemeente Groningen" vast te stellen;
- II. de voorgestelde onderzoeksmethode naar de mening van burgers over het kapbeleid vast te stellen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

H.P. Bakker.