

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 16 april 2008

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

Datum: woensdag 16 april 2008
Aanvang: 19:45 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: J. Vogel
Griffier: G. Kuper

A. A. ALGEMEEN DEEL

A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders

A.2. Vaststelling agenda

[Agenda raadsclie. Beheer en Verkeer 16 april 2008.](#) (pdf)

[Verslag raadsclie. Beheer en Verkeer 16 april 2008.](#) (pdf)

A.3. Conformstukken (raadsvoorstellen)

[Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007](#) (pdf)

[Raadsvoorstel - Aanvraag plankostenkrediet fietsbrug Plataanlaan](#) (pdf)

[Raadsvoorstel - Herinrichting parkeerterrein Vensterschool Eikenlaan](#) (pdf)

[Raadsvoorstel - Evaluatie ecologisch beheer 2007 en planning 2008](#) (pdf)

[Raadsvoorstel - Plan van aanpak 2008 oeverbescherming fase 2](#) (pdf)

A.4. Rondvraag

B. B. INHOUDELIJK DEEL

B.1. Raadsvoorstel Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

[Raadsvoorstel - Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn](#) (pdf)

B.2. Raadsvoorstel Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011 + Staat V

[Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011](#) (pdf)

[Raadsvoorstel - Staat V](#) (pdf)

B.3. Collegebrief Parkeren en het Lokaal Akkoord (1-minuut interventie) +
Raadsvoorstel Nota Parkeernormen 2008

[Raadsvoorstel - Collegebrief Parkeren en Lokaal Akkoord](#) (pdf)

[Raadsvoorstel - Nota Parkeernormen 2008](#) (pdf)

B.4. Onderzoek 'Groningen Goed op Weg' (1-minuutinterventie)

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 16 april 2008

B.5. Reclame- en uitstallingenbeleid (1-minuutinterventie)

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 verslagen vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer 12 maart 2008

Agenda raadsie. Beheer en Verkeer 16 april 2008.

RAADSCOMMISSIE BEHEER EN VERKEER

Concept-agenda: B&V nr. 04/07
Datum: woensdag 16 april 2008
Tijd: 19.45-22.45 uur **LET OP: Gewijzigde aanvangstijd!!!**
Plaats: Oude raadzaal
Voorzitter: dhr. J. Vogel
Commissiegriffier: mw. G. Kuper ☎ 367 7639
E-mail: g.kuper@griffie.groningen.nl

A. ALGEMEEN DEEL

- A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders
- A.2. Vaststelling agenda
- A.3. Conformstukken (raadsvoorstellen):
 - * Borgrapportage 2007
 - * Aanvraag plankostenkrediet fietsbrug Plataanlaan
 - * Herinrichting parkeerterrein Vensterschool Eikenlaan
 - * Evaluatie Ecologisch beheer 2007 en planning ecologisch beheer 2008
 - * Plan van aanpak 2008 oeverbescherming fase 2
- A.4. Rondvraag

B. INHOUDELIJK DEEL

- B.1. *Raadsvoorstel* Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn
- B.2. *Raadsvoorstel* Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011 + Staat V
- B.3. Collegebrief Parkeren en het Lokaal Akkoord (*1-minuut interventie*) + *Raadsvoorstel* Nota Parkeernormen 2008
- B.4. Onderzoek 'Groningen Goed op Weg' (*1-minuutinterventie*)
- B.5. Reclame- en uitstallingenbeleid (*1-minuutinterventie*)

C. HUISHOUDELIJK DEEL

- C.1. Lange-termijnagenda en lijst van moties en toezeggingen
- C.2. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
- C.3. Vaststelling verslagen vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer 12 maart 2008

Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 16 april 2008.

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER & VERKEER

BV nr.: 04/08
Datum: 16 april 2008
Plaats: oude raadzaal
Tijd: 20.15 – 22.45 uur

Aanwezig: J. Vogel (voorzitter), J. Spakman (PvdA), M. Azghoughi (PvdA), D. Hukema (PvdA), mw. T. Kirienco (SP), M. Marion (SP), J. Evenhuis (VVD), J. Seton (CDA), mw. I. Jongman-Mollema (CU), H. Miedema (GL), B. Dijkhuizen (Stadspartij), J. Schuitemaker (SenS), J. Luhoff (D66), H.P. Klijsma (GL), mw. K. Dekker (wethouder), mw. J. Visscher (wethouder), F. Hijlkema (commissiegriffier).

Afwezig: A. de Rooij (PvdA), D. Jager (VVD), J. Bolhuis (Stadspartij), S. Antuma (Student & Stad).

Overige aanwezigen: E. van Huissteden (RO/EZ), K. Eekma (RO/EZ), M. Koes (BSD), J. Haringsma (RO/EZ).

ALGEMEEN DEEL

A.1. Mededelingen voorzitter en wethouders

Voorzitter:

- Vergadering 21 mei a.s. begint eerder i.v.m. klein evenement in samenwerking met RUG en Noord Nederlands Toneel rond thema politiek en integriteit.
- 14 mei 15.00 uur werkbezoek aan Stadsbeheer (klachtenregistratiesysteem)
- Welkom aan nieuwe commissiegriffier Fimke Hijlkema.
- Deelt mede dat hij in de zomer stopt als voorzitter (in verband met aanvaarden andere baan)

Wethouder Visscher:

- Naar aanleiding van een vraag van Groen Links van vorig jaar deelt de wethouder mede dat er een beschikking is van het Ministerie van VROM voor subsidie voor de geluidsisolatie Lodewijksstraat. De wethouder zegt toe hierover een brief te schrijven.
- De fractie van Groen Links heeft twee vergaderingen geleden gevraagd naar industriële grondwateronttrekkingen. Er is nog één diepe industriële grondwateronttrekking en dat is bij de Friesche Vlag aan de Scandinaviëweg. De provincie is hiervoor bevoegd gezag. Daarnaast zijn er veel boringen gedaan voor warmte-koude opslag en wij hebben de provincie gevraagd in het kader van de voorbereiding van het nieuwe POP om echt goed over na te denken over het beleid voor warmte-koude opslag. De provincie heeft toegezegd hier serieus mee bezig te zijn.
- Het idee van de heer Evenhuis (VVD) om het jaarlijkse kapprogramma voortaan uit te brengen voor de zomer, zodat iedereen kan bekijken hoe de bomen er dan uitzien, wordt door het College overgenomen en er wordt zelfs dit jaar al mee begonnen.
- De schaapskudde, onze ecologische grasmaaiers, wordt dit jaar een uitgebreide kudde, met lammeren erbij, en a.s. dinsdag 22 april om 07.15 uur komen ze in de buurt van het Reitdiep.

Wethouder Dekker:

- Gisteren hebt u een brief gekregen over de ontwikkelingen Damsterdiep Waarschijnlijk is de oorzaak ontdekt van de verzakkingen van de huizen nabij de bouwput

Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 16 april 2008.

Damsterdiep. Er wordt in de volgende weken begonnen met proefboringen. De verzekeraar gaat hiermee akkoord.

- Er komt een vertraging in de aanleg van de fietsbrug Aduarderdiep/Leegkerk. U ontvangt een officiële collegebrief.
- Het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer gaan we zodadelijk bespreken. Er is een website, waarop alle verkeersmaatregelen up-to-date worden bijgehouden.

A.2 Vaststelling agenda

Punt B1. Raadsvoorstel Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. In het presidium is afgesproken dit punt rechtstreeks in de Raad te bespreken. De heer Klijnsma en mevrouw Jongman-Mollema willen het punt toch behandelen. De wethouder wil het ook graag behandelen. Na stemming concludeert de voorzitter dat de meerderheid het punt wel wil behandelen en dat zal dan ook gebeuren.

Punt B5. Reclame- en uitstallingenbeleid. De heer Spakman, PvdA, geeft aan dat de commissie gesprekspunten heeft ontvangen, omdat hij had begrepen dat het punt in mei op de agenda zou komen van de commissie. Hij wil het punt uitstallingenbeleid wel graag behandelen. Aldus afgesproken.

A.3. Conformstukken

Conform naar de Raad van april 2008.

Borgrapportage 2007: **De heer Seton, CDA**, wil graag de cijfers op dezelfde manier gepresenteerd zien als de vorige keren hebben zodat de cijfers kunnen worden vergeleken en trends kunnen worden waargenomen. **Mevrouw Jongman-Mollema, CU**, vraagt of de -1% steeds hetzelfde blijft, over 10 jaar kan het dan namelijk oplopen tot een groot bedrag. **Wethouder Visser**: probeert vergelijkbare cijfers te presenteren. En de wethouder deelt het pessimisme van mevrouw Jongman-Mollema niet.

Aanvraag plankostenkrediet fietsbrug Plataanlaan: **De heer Klijnsma, Groen Links**: Eén punt is nog niet duidelijk. In het stuk staat dat de fietsbrug aan de Noordkant gesitueerd wordt; maar kan hij kan zich voorstellen dat het ook aan Zuidkant kan. De heer Klijnsma ziet daarom graag bij het definitieve voorstel de voors- en tegens van beide kanten goed afgewogen.

Evaluatie Ecologisch beheer 2007 en planning ecologisch beheer 2008: **Mevrouw Kirienko, SP**, vraagt het college naar het experiment in de verlengde Grachtstraat voor de aanleg van geveltuinen. De vraag is, of het college, mocht dit een succes blijken, van plan is dit dan vaker toe te passen.

De heer Miedema, Groen Links, complimenteert de wethouder en ambtenaren, ecologisch beheer was lange tijd een zorgenkindje. Zijn fractie zal in de gaten houden of de plannen goed worden uitgevoerd. Hij heeft nog één kritische kanttekening. Hij vindt het voorstel over de stadsvogels mager, er wordt alleen maar gesproken over het ophangen van nestkasten. Hij kondigt dan ook een initiatiefvoorstel aan.

Wethouder Visscher beaamt dat de geveltuinen een succes zijn.

Over de stadsvogels wordt ook overlegd met de woningcorporaties. We overleggen nog iets voor de stadsvogels te doen. Misschien zit hierin nog iets voor uw initiatiefvoorstel. Dank voor de complimenten, er is veel werk aan gedaan.

Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 16 april 2008.

Plan van aanpak 2008 oeverbescherming fase 2:

De heer Seton, CDA, maakt zich zorgen over de risico's van de oeverbescherming en kademuren Hoendiep. **Wethouder Visscher** geeft aan dat er de laatste jaren niet of nauwelijks geld is uitgetrokken voor de kademuren. Nu is men met achterstallig onderhoud aan de gang. De meest risicovolle plekken worden eerst aangepakt. Er zijn op dit moment geen acute situaties waar de gemeente onverantwoordelijk bezig is. We doen wat we kunnen. De heer Seton vraagt of de binnenstad voorrang kan krijgen omdat er risico's zouden zijn. Wethouder Visscher komt op dit specifieke onderdeel later terug.

De voorzitter schorst de vergadering om naar de nieuwe raadszaal te gaan. Dit in verband met het feit dat de microfoons het niet doen.

A.4. Rondvraag

De heer Seton, CDA: Is het college op de hoogte van het feit dat er veel geparkeerd (schilparkeren) wordt in de Bloemenbuurt? En is het college van plan dit aan te pakken? En hoe staat het met de uitvoering van het initiatiefvoorstel van CDA./Student en Stad voor het fietsen buiten de winkeltijden in het winkelgebied?

Mevrouw Kirienko, SP: Voor de Wegafarm zijn er twee tussentijdse activiteiten, waarbij de gemeenteraad toch wel iets kan doen, namelijk steun betuigen. Op 2 mei a.s. is er een demonstratie op de Grote Markt en op 15 april a.s. vindt er een ontbijt plaats op de Wegafarm zelf. Zij roept de Raad en het College op daarbij aanwezig te zijn.

Wethouder Dekker: noteert de opmerking over de uitvoering van het initiatiefvoorstel. Het College gaat er aan werken. Naar de parkeersituatie in de Bloemenbuurt zal worden gekeken.

INHOUDELIJK DEEL

B.1 Raadsvoorstel Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

De heer Spakman, PvdA: Is het eens met de teleurstelling van het college over het niet doorgaan van de snelle treinverbinding. Er ligt nu een akkoord waarin niets staat over het ruimtelijk economisch pakket. Hoe kansrijk zijn de stadsprojecten? Zorgelijk dat concrete kosten worden aangepast aan de krapte van de middelen. De projecten kosten meer dan beschikbaar is en ook is er al een tekort in het Regionaal Mobiliteitsfonds.

Is van mening dat de concrete projecten wel aangepast moeten worden aan de middelen. Is er een tekort? We willen onze ambitie wel hoog houden. Graag een reactie van de wethouder. Hoe graag wil het Rijk dat dit akkoord een succes wordt, dit in het licht van het feit dat het Rijk de risico's afwijst? Wie gaat er voor zorgen dat er bijdragen van derden binnenkomen voor RSP? Gaat het Rijk zijn best doen in Brussel? Waarom worden onderwijs- en kennisinstellingen niet door het Rijk aangespoord om mee te betalen? Zijn er afspraken gemaakt met SNN over hoe dit aan te pakken?

Hoe zijn precies de financiële spelregels? Spelregel 8 gaat over de noordelijke potjes, die worden beoordeeld op beschikbaar budget. Stelt dat als wij uit een FEZ potje geld willen hebben, dat het Rijk dan u hebt al RSP geld gekregen, nu komt er geen geld meer. Daar maken we ons zorgen over. Hoe kijkt college hier tegen aan?

De heer Klijnsma, Groen Links: Is blij met het collegevoorstel voor de ondertunneling van de Zuidelijke Ringweg maar heeft zorgen over de medewerking van de provincie. Nu hebben we op sheets gekregen dat de ondertunneling samen met RWS en de provincie gaat, maar in de tv. uitzending van afgelopen vrijdag zagen we een zuinige vertegenwoordiger van de provincie. Welke partij is leidend in het besluitvormingsproces en wie is volgend en die vraag geldt in het bijzonder voor de tram en de wegen die door onze stad heenlopen.

Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 16 april 2008.

Wie gaat er over de criteria voor het REC programma? Nadere regels moeten worden gemaakt, wie beslist daarover?

Eén grote vraag over het Regionaal Mobiliteitsfonds; er wordt gesproken over een mogelijke tweede tramlijn. Graag wat meer informatie omdat de eerste tramlijn nog niet geheel financieel gedekt is.

Voor een aantal zaken (verbetering bereikbaarheid van het Lauwersmeergebied, wie zou daar tegen kunnen zijn, maar als je doorleest blijkt het om de wegomlegging naar Winsum te gaan) wil hij graag duidelijkheid. Hoopt dat college bij zijn afwijzing van dit nieuwe tracé blijft.

Is goedkeuring van niet alleen de provincies, maar ook de gemeente vereist? Nu ontbreekt de handtekening van de gemeente. Hoe kan dat? Graag uitleg over de procedure. Wie keurt welk project goed?

Groen Links wil geen Essentaandelen verkopen, nu er superdividenden zijn. Het verkopen van aandelen is oneigenlijke betaling. Hoe gaan wij als Raad beslissen over de betaling van de projecten. In 1 keer, stoppen we het geld in een fonds en hoe komt het met de gelden van derden. Wat voor gevolgen heeft het RSP voor andere projecten die wij vanuit het Rijk gefinancierd moeten krijgen.

De heer Evenhuis, VVD: Ging er van uit dat het stuk rechtstreeks naar de Raad zou gaan. Sluit aan bij de PvdA en bij de eerste en laatste vragen van Groen Links.

Mevrouw Jongman-Mollema, CU: Hoe gaat u zich inzetten voor het spoor? Er is een discussie in de Staten geweest over uitruil N33 tegen de ontwikkeling van het stationsgebied. Hoe zit dit?

De gedeputeerde heeft ook uitspraken gedaan over de dekking voor de Forumplannen. Als er sprake is van ruilacties, wat betekent dan de samenwerking met de provincie? Is er een doorbraak in de realisatie van de regi ترام? Het is goed dat de knelpunten in de Zuidelijke Ringweg nu ook opgelost kunnen worden.

De heer Schuitemaker, Student en Stad: Is het met de PvdA eens, we moeten nu vooruit kijken. Complimenten aan het College voor het onderhandelingsresultaat. De communicatie hierover is ook goed verlopen. Is minder tevreden over het gebruik van de superdividenden; er zijn genoeg andere middelen beschikbaar. De heer Klijsma stelt hierop dat hij hoopt dat S&S 80 miljoen heeft gevonden in de begroting zonder te snijden.

De heer Schuitemaker is geen voorstander van de verkoop van aandelen. Er moet veel meer ambitie zijn om externe gelden aan te trekken. S&S steunt het voorstel, maar er zal nog veel uitgekristalliseerd moeten worden.

De heer Luhoff, D66: Is niet zo positief. Is teleurgesteld dat de ZZL niet doorgaat en had graag een pakket gehad met een hogere Rijksbijdrage. Nu gaat het om projecten die anders ook door het Rijk zouden worden gefinancierd. Wat betekent afroaming van het budget? En wat betekent compensatie op andere projecten? Hoe wordt e.e.a. opgevangen?

Ook hij vindt de realisatie van een tweede tram interessant, te meer daar de dekking van de eerste lijn nog niet rond is. Wat is er precies afgesproken bij het pact van Joure; hoe worden marktpartijen betrokken?

De heer Dijkhuizen, Stadspartij: Sluit aan bij vorige vragen. Wie besluit op welk moment? De tweede tramlijn? En als de 80 miljoen eigen bijdrage niet genoeg is, dan Essent aandelen verkopen? Houdt het gegeven dat er twee tijdslijnen lopen een risico in?

De heer Seton, CDA: De ondertunneling van de Zuidelijke Ringweg is een idee dat uitwerking kan krijgen, maar het CDA hikt aan tegen de kosten. Is het tactisch een soort openingsbod van de provincie af te wachten?

De heer Marion, SP: is minder somber dan de andere fracties; het pakket maakt heel veel openbaar vervoer wensen mogelijk en ook het autovervoer (de Zuidelijke Ringweg) wordt hiermee realiseerbaar. Daar is de SP enthousiast over. De aandelen worden niet verkocht; het

Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 16 april 2008.

geld van de dividenden is nog niet ingeboekt en dus gaat een en ander niet ten koste van andere zaken.

Wethouder Dekker: Het college vindt het jammer dat de ZZL niet doorgaat; het was dé infrastructurele oplossing geweest. Zij heeft dus gemengde gevoelens over het RSP. Maar van de 2,7 miljoen daalt ruim 1 miljoen in de stad neer in een aantal deelprogramma's. Met het Rijk is afgesproken dat het Rijksprogramma valt onder het Rijk en daaronder valt zeker de belangrijkste verkeersader, de Zuidelijke Ringweg. We gaan ons best doen de tunnelvariant te realiseren.

Voor de financiering zullen we proberen extern geld binnen te halen via SNN/SOM-gelden. Voor een heleboel projecten zijn al andere budgetten aangeboord. We proberen EFRO-gelden te krijgen. We moeten wel ambitieus zijn en wij trekken ons dan ook de gemaakte opmerkingen aan. Op de vraag of de bijdrage van de gemeenten uit de dividenden of uit de verkoop moet worden betaald, stelt de wethouder dat het College niet staat te trappelen om de aandelen te verkopen. Los van de ambitie zal de bijdrage uit het dividend moeten komen. Het dividend wordt nu niet meegenomen in de MJB, maar zit incidenteel in de begroting. Er wordt ook bekeken of al begrote projecten kunnen bijdragen.

Met de opmerking van de heer Luhoff, dat een aantal projecten anders ook wel gerealiseerd zou zijn, is de wethouder het oneens. De Zuidelijke Ringweg bijvoorbeeld was er anders niet vóór 2025 gekomen. Op deze manier kan de bereikbaarheid worden verbeterd; de duurzaamheid worden verbeterd, de binnenstedelijke infrastructuur minder worden belast en is er ook nog geld voor de tram.

De eerste lijn wordt gefinancierd met 50 miljoen van de gemeente, 20 uit de regio en 50 van de provincie. Dan blijft er ook nog geld over voor een tweede lijn. De eerste lijn gaat richting Zernike. Per project zal worden bekeken welke partner regisseert, waarbij het stationsgebied door de gemeente wordt geregisseerd. De wethouder heeft ook zitting in de commissie SOM van de SNN en daarmee ook invloed.

Het ruimtelijke economisch pakket, waarin 600 miljoen euro, is nog niet vastgesteld. 200 miljoen hiervan zou uit het bedrijfsleven moeten komen. In deze projecten zit ook het Forum. De gedeputeerde steunt dit project. De SER Noord zal voor de zomer advies geven over het REC.

De heer Spakman, PvdA merkt op dat onderuitputting steeds zal worden bekeken volgens de financiële spelregels. Wethouder Dekker geeft aan dat er altijd een beroep op "potten" kan worden gedaan.

De heer Klijnsman, Groen Links: hoe gaan we praktisch met het geld om; stoppen we het in een fonds? **Wethouder Dekker** geeft aan dat deze vraag nu nog niet beantwoord kan worden, dit wordt nog uitgezocht.

Voorzitter: Naar de raad als discussiepunt.

B.2. Raadsvoorstel Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011 + Staat V

Algemeen: de fracties spreken hun waardering uit over Staat V en het MJP

De heer Luhoff, D66: Wil graag duidelijkheid over de Regiotram, de tweede tramlijn en over de tracékeuze voor de eerste lijn. Hij vraagt naar oplossingen voor de knelpunten bijv. bij het UMCG.

De heer Seton, CDA: In het MJP staat de tram naar het Zernike. Maar wordt nu eerst de Regiotram aangelegd, of eerste de eerste lijn, dan de tweede lijn en dan de Regiotram? Of is er afstand genomen van de Regiotram. In de risico-inventarisatie van staat V is er nog een bedrag ongedekt. Er wordt ook gesproken over een onderzoek naar vervoersstromen; dat was toch al gedaan?

Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 16 april 2008.

Mevrouw Jongman-Mollema, CU: Het gaat hier om substantiële bedragen voor de Regiotram. Wil graag de collegebrief over de risicoanalyse voor de volgende keer agenderen.

Wethouder Dekker: half mei is het schetsboek bij de Raad als we het eens zijn over het Regiopakket. We hebben een Regiotram en gaan uit van doorkoppeling.

De heer Evenhuis, VVD: vraagt naar de risico's door de verschuiving in tijd van het station Europapark. Het naar voren halen van de Steentilstraat en Binnenstad Zuid Oost heeft voor de VVD geen prioriteit. Ook de Diepenring wil hij graag aangepakt zien, maar niet nadat de parkeergarage Damsterdiep klaar is.

Het Berlage tracé is het meest negatieve punt.

De heer Luhoff, D66: mist de Sontbrug en vraagt of er bij het Winschoterdiep een hoge brug komt voor de tram. De P+R voor Hoogkerk is voor 2010 gepland en de busbaan pas in 2011. Kan dit niet naar voren worden gehaald?

Hoe sober worden de voorstellen voor het stationsplein, stadsbalkon.

De heer Spakman, PvdA: wat hem betreft hoeven de afspraken over de binnenstad Zuidoost, en het afsluiten van de Steentilstraat niet naar voren gehaald te worden. Over de herinrichting van de Diepenring zijn afspraken gemaakt, die wil hij graag handhaven. Naar aanleiding van een vraag van de wethouder of dat ook gaat om het offertetraject, antwoordt de heer Spakman dat hij erg bang is dat het college e.e.a. naar voren haalt en dat wij spijt zullen krijgen.

De heer Klijnsma, Groen Links: is verbaasd over dit standpunt van de PvdA; immers de diepenring wordt leefbaarder. Hij pleit er voor sneller te beginnen met de fietsparkeervoorzieningen in de wijken en de fietstunnel in de Marnixstraat-Grunobuurt mee te nemen bij het de verbetering van het stationsgebied. En hij vraagt aandacht voor het fietspad Aquamarijnstraat.

Mevrouw Jongman-Mollema, CU: vraagt om voortaan duidelijk voorin de Staat V de risico's en problemen te benoemen. Vraagt of de herinrichting/afsluiting van de Steentilstraat, nadat het Damsterdiep klaar is, € 200 miljoen moet kosten. Is verrast over een treinstation bij de Friese Straatweg; wil de 30 kilometerzone handhaven in de woonwijken.

De heer Dijkhuizen, Stadspartij: sluit aan bij de opmerkingen over de Steentilstraat. Vraagt naar de medefinanciering door het Rijk van het station Europapark.

De heer Marion, SP: vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid in 30 kilometerzones. De fractie is grote voorstander van en zal zelfs vóór uitbreiding pleiten naar andere gebieden zoals de wijkringen in Beijum en Lewenborg. Hij vraagt ook aandacht voor de verdeling van gelden voor verkeerseducatie en de Week van de Vooruitgang.

Wethouder Dekker: bedankt voor de complimenten.

Wat betreft het station Europapark: Er is wellicht bereidheid om de dienstregeling midden in het jaar aan te passen. Dan kan het station in 2011 open.

Het voorstel hoe om te gaan met de tekorten kunt u binnen een paar weken in de commissie verwachten. De aankoop van grond is een probleem. De opmerkingen van mevrouw Jongman-Mollema over de vermelding van risico's in staat V zal worden meegenomen. De Berlagebrug staat wel vermeld.

De tekst over de Diepenring komt uit de begroting, de wethouder begrijpt de zorgen dan ook niet. Met het Kattendiep is al begonnen. De parkeerplaatsen worden pas opgeheven als de parkeergarage Damsterdiep klaar is. Handhaving van de 30 km zone is moeilijk, dat is ook al eerder besproken. De BDU voor het Berlagetracé komt wel. Er wordt nog overleg gevoerd met de provincie. De fietstunnel Marnixstraat komt terug als de trein Leeuwarden-Groningen aan de orde komt. Trekker van de treinverbinding is Leeuwarden.

Voor de Week van de Vooruitgang is voldoende budget. Er komt namelijk ook € 25.000 uit het budget Duurzame stad beschikbaar. In totaal is er dan € 52.000 beschikbaar.

In mei komt het voorstel voor de tweede fase HOV-as, Peizerweg/Koeriersterweg aan de orde. Er wordt geprobeerd werk met werk te maken.

Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 16 april 2008.

De derde fase van het Nelf-tracé loopt vertraging op. Wat betreft het naar voren halen van de Steentilstraat geeft de wethouder aan dat het college haar voornemen heeft overlegd met ondernemers en daarna komt een en ander terug bij de Raad.

De Voorzitter concludeert dat het voorstel als conformstuk naar de Raad kan.

B.3. Collegebrief Parkeren en het Lokaal Akkoord en raadsvoorstel Nota Parkeernormen 2008

De heer Seton, CDA: De wens om het blik op straat in de woonwijken te beperken triggert het CDA omdat er een onderzoek is waarin gevraagd is wat mensen prettig vinden in de woonwijk. Daaruit blijkt dat mensen de auto in de buurt willen hebben. Er worden verschillende stappen gezet als er tekort aan parkeerruimte is. En de focus ligt daarbij op het bouwen van parkeergarages en daarvoor gelden dan normen bij voor afstanden die dan afgelegd moeten worden tot de auto. Vraag is of er voldoende aandacht is voor ouderen. Wat die parkeergarages betreft zit het probleem in de vrijstelling die kan worden gegeven voor het bouwen in het middensegment en dan wordt er gewoon geparkeerd in de omliggende woonwijk. En wat doen we dan als er onvoldoende parkeerruimte is? In de nota Parkeernormen zie je ongeveer dezelfde redenering en daarin staat dat er in de toekomst meer auto's in wijken waar huurwoningen staan zullen komen.

Wethouder Dekker: We hebben de nota parkeernormen, maar zij komt steeds meer knelpunten tegen, waarbij zij dan ontheffingen zou willen verlenen. De hele nota zal nog een keer worden bekeken. Samen met corporaties probeert de gemeente de volkshuisvesting te verbeteren. Dan blijkt dat het (te) duur is om parkeergarages te bouwen in de wijken. Corporaties en gemeente zijn het er over eens dat er een stappenplan komt voor het realiseren van die garages. Tot en met stap 9 gaan we er van uit dat, als het dan niet ondergronds kan, dat er dan bovengronds in de buurt geparkeerd kan worden.

De heer Hukema, PvdA; hebt u de indruk dat de corporaties te snel zeggen dat een parkeergarage te duur is? Die indruk heeft de wethouder niet, we doorlopen het stappenplan. Op het moment dat we aan stap 10 komen, dan stelt zij voor om dan terug te komen in de raadscommissie.

B.4. Onderzoek 'Groningen Goed op Weg'

De heer Miedema, Groen Links: De resultaten van het onderzoek naar de bekendheid van Groningen Goed op Weg zijn alarmerend. Slechts 12% van de mensen is bekend met de week. Daarnaast zijn er ook nog een aantal spilfiguren van de organisatie van de week, onder ander het VCC, zijn weggefallen. Er moet een nieuwe organisatie komen en dat biedt kansen, maar dan moet de nieuwe organisaties wel genoeg tijd krijgen om de week te organiseren. Er ontbreken een aantal opvallende evenementen en vooral op autoloze zondag zou je iets groots moet organiseren.

Wethouder Dekker: Er is maar een kleine groep mensen die elk jaar meedoet. Maar je doet het om mobiliteit onder de aandacht te brengen. Zij kiest er voor om geen hele week, maar één dag te nemen. En dat zal dan waarschijnlijk die éne autoloze zondag zijn. Maar dat wordt nog bekeken.

Mevrouw Jongman-Mollema, CU: of heel groots of niets is conclusie CU-fractie.

Mevrouw Kirienko, SP: De SP gaat voor alles en reikt net als andere fracties ideeën aan.

De heer Schuitemaker (Student en Stad): Gaat ook voor 1 dag en dan groots opgezet.

De heer Evenhuis (VVD) vindt 1 dag ook een prima idee en merkt op dat de animo bij de Raad om mee te doen niet groot is.

De heer Spakman (PvdA) is het ook eens met 1 dag.

Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 16 april 2008.

De wethouder zegt toe alle suggesties mee te nemen en komt de volgende keer met een update.

B.5. Reclame- en uitstallingenbeleid:

De heer Spakman (PvdA): We hebben hier eerder over gesproken. De PvdA is content met het idee om het ruimtelijk beheersdeel op de voorgestelde wijze te gaan doen. Het commentaar richtte zich op de precariobelasting, het college stelde voor daarin fors terug te gaan met een soort 80-20 regeling; dat 80% van de bedrijven geen last heeft. We steunen de wethouder van Financiën in zijn mening dat de precariobelasting moet blijven, maar er moet sprake zijn van een soort 0 tarief voor uitstallingen van waren, zoals bedoeld in het uitstallingenbeleid.

Wethouder Visscher: Het voorstel zoals dat door het College aan de Raad is voorgesteld, is vergunningvrij en bevat een voorstel om precariobelastingvrij voor de eerste 2 vierkante meter vrij te laten. Het College is het met de PvdA eens, het was geen goed voorstel en een niet goed te handhaven voorstel. Wenselijk is een éénduidige regeling precariorechten. Dan kun je zeggen iedereen wel of niemand. Gezien de voorgeschiedenis en gezien de verhouding tussen opbrengsten en kosten (€ 27.000 versus € 19.000) en het werk dat de heffing etc. oplevert is het College het met de PvdA eens. Er zal een aangepast voorstel worden aangeboden voor de Raad van april (alleen over de precariorechten van uitstallingen). Voorzitter: Er zal een nieuw stuk als discussiestuk (1 minuut interventie Groen Links) worden geagendeerd voor de Raad.

C. HUISHOUELIJK DEEL

C.1. Lange termijn agenda en lijst van moties en toezeggingen

Geen bijzonderheden

C.2. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

Verzoek Christen Unie agenderen collegebrief Risicoanalyse Regiotram.

C.3. Vaststelling verslag raadscommissie Beheer en Verkeer 12 maart 2008

Wordt ongewijzigd vastgesteld.

Afspraken/toezeggingen/LTA

LTA

Collegebrief Risicoanalyse regiotram

Schetsboek Regiopakket rechtstreeks in de Raad (half mei)

Kredietverstrekking Stadspark moet op LTA B&V i.p.v. LTA R&W

Toezeggingen

- * Uitbrengen jaarlijks kapprogramma voor de zomer: wordt dit jaar gedaan (Visscher)
- * Commissie/Raad krijgt brief over vertraging fietsbrug Aduarderdiep/Leegkerk (Dekker)
- * Brief over Geluidsisolatie Lodewijksstraat (Visscher)
- * Onderzoek 'Groningen goed op Weg'; de wethouder komt met een update van het programma voor de Week (Dag) van de Vooruitgang. Suggesties commissie worden daarin meegewogen

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: RO 08.1590634

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Borgrapportage 2007

Groningen,

Aan de raad,

Ieder jaar brengen wij de onderhoudskwaliteit van de openbare ruimte in Groningen in kaart. Met de hulp van ruim 70 inwoners worden alle facetten van de openbare ruimte beoordeeld, waarna deze worden vergeleken met de kwaliteitsprofielen die door uw raad zijn vastgesteld. De Borgschouw is daarmee een belangrijk middel voor het ver-wezenlijken van bewonersparticipatie in het beheer van de stad. Immers, door dit bewonersoordeel ontstaat inzicht in de vraag hoe de kwaliteit van de openbare ruimte door de bewoners wordt beleefd: welke zaken worden als storend ervaren en aan welke aspecten wordt minder zwaar getild. Op korte termijn worden op basis daarvan accenten en prioriteiten in het dagelijks onderhoud bepaald. Daarnaast bepalen we met de algemene tendensen uit deze bewonersschouw of we de beoogde kwaliteit realiseren of dat we moeten bijsturen in de inzet van gemeentelijke middelen voor het onderhoud.

In de bijgevoegde rapportage vindt u de resultaten van de Borgschouw in 2007, een vergelijking met de scores in de jaren daarvoor en een nadere analyse van de resultaten.

Deze gegevens bevestigen dat de kwaliteit in de afgelopen jaren geleidelijk omhoog is gegaan en sinds 2006 rond de 90% schommelt. Dit is ook het percentage waarnaar wij streven, omdat bij het cyclische onderhoudsproces er altijd ongeveer 10% van de openbare ruimte aan onderhoud toe zal zijn.

In 2007 wordt in 89% van alle waarnemingen voldaan aan de gewenste kwaliteit. Dat is 1% lager dan de stedelijke score in 2006. Een dergelijk verschil valt binnen de normale fluctuaties die bij een dergelijke meting mag worden verwacht, temeer omdat het schouwgebied in twee achtereenvolgende jaren niet helemaal gelijk is.

Een uitsplitsing van het stedelijke gemiddelde van de waarnemingen, waarbij wordt voldaan aan de gewenste kwaliteit (89%), leidt tot de volgende scores per facet:

- verhardingen: 89%
- groen: 89%
- meubilair: 92%
- oevers: 90%
- schoon: 88%

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

Naast de schouwresultaten wordt nog een aantal andere indicatoren voor de onderhoudskwaliteit in beeld gebracht. Voor de verhardingen zijn dit jaar voor het eerst de resultaten van de technische inspectie van wegen, fietspaden en trottoirs in het rapport opgenomen. Om de kwaliteitsontwikkeling van verhardingen nauwkeurig te kunnen volgen zal dit in de komende jaren een vast onderdeel van de rapportage worden.

Voor het schoonhouden van de stad worden naast de Borgschouw ook de scores van de professionele schouw gepresenteerd. In verband met seizoensfluctuaties in dit kort cyclische werk wordt hiervoor vier keer per jaar een meting gedaan. Ook uit deze metingen blijkt een stabilisatie vanaf 2006.

Ten slotte wordt de ontwikkeling in het aantal onderhoudsmeldingen gepresenteerd. Na een jarenlange daling van het aantal meldingen lijkt er in 2007 sprake te zijn van een stijging. Nadere analyse leert dat dit echter grotendeels wordt veroorzaakt doordat met ingang van dit jaar voor het eerst alle meldingen over openbare verlichting en ondergrondse containers centraal zijn geregistreerd.

De schouwresultaten van 2007 zijn voor ons - evenals in voorgaande jaren - hulpmiddel om te bepalen waar en op welke (zwakkere) onderdelen binnen de onderhoudsprogrammering extra accenten nodig zijn.

In de afgelopen jaren is - met behulp van de inzet van extra middelen - de onderhoudskwaliteit geleidelijk gestegen naar het niveau dat door uw raad is vastgesteld. Voor het continueren van dit niveau wordt vanaf 2007 volstaan met de inzet van minder middelen in het onderhoud. Wij hebben goede hoop dat deze inzet daad-werkelijk voldoende zal zijn voor het vasthouden van het huidige onderhoudsniveau. De schouwresultaten van 2007 bevestigen dat de onderhoudskwaliteit nagenoeg overeenkomt met die van 2006. Door jaarlijkse monitoring met behulp van de Borgschouw en professionele inspecties houden we scherp in de gaten of dit ook in de komende jaren zo blijft.

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

- I. kennis te nemen van de Borgrapportage 2007;
- II. het gewenste kwaliteitsniveau van het onderhoud (Borg-kwaliteitsprofielen) in 2008 gelijk te laten aan dat van 2007.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

BORG rapportage 2007

Samenvatting.

Uit de schouwresultaten van de afgelopen jaren blijkt dat de onderhoudskwaliteit in de afgelopen jaren geleidelijk omhoog is gegaan en sinds 2006 rond de 90 % schommelt. Dit is

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

ook het streefpercentage omdat bij het cyclische onderhoudsproces er altijd ongeveer 10 % van de openbare ruimte aan onderhoud toe zal zijn.

In 2007 wordt in 89% van alle waarnemingen voldaan aan de gewenste kwaliteit. Dat is 1 % lager dan de stedelijke score in 2006. Een dergelijk verschil valt binnen de normale fluctuaties die bij een dergelijke meting mag worden verwacht, temeer omdat het schouwgebied in twee achtereenvolgende jaren niet helemaal gelijk is.

Een uitsplitsing van het stedelijke gemiddelde van de waarnemingen waarbij wordt voldaan aan de gewenste kwaliteit (89 %) leidt tot de volgende scores per facet:

- verhardingen: 89 %
- groen: 89 %
- meubilair: 92 %
- oevers: 90 %
- schoon 88 %

Voor het schoonhouden van de stad worden naast de borgschouw ook de scores van de professionele schouw gepresenteerd. Ook uit deze metingen blijkt een stabilisatie vanaf 2006.

Bij de ontwikkeling van het aantal onderhoudsmeldingen lijkt in 2007 sprake te zijn van een stijging. Nadere analyse leert dat dit echter grotendeels wordt veroorzaakt doordat met ingang van dit jaar voor het eerst alle meldingen over openbare verlichting en ondergrondse containers centraal zijn geregistreerd.

Op basis van de schouwresultaten zijn voor 2008 doelstellingen geformuleerd om de zwakkere onderdelen te verbeteren. De belangrijkste daarvan zijn:

- Verbetering van de scores op het onderhoudsniveau hoog voor alle onderdelen;
- Verdere verbetering kwaliteit trottoirs en fietspaden
- Verhogen kwaliteit beplanting en gras
- Extra inzet op het verhelpen van kleine reparaties straatmeubilair en bebording;
- Continueren van de extra inzet op onkruid in verharding.

1. Inleiding.

Vanaf 2001 wordt het beheer van de gemeentelijke openbare infrastructuur volgens de Borgsystematiek (Beheer Openbare Ruimte Groningen) uitgevoerd. Volgens van tevoren vastgestelde kwaliteitsprofielen wordt de inzet in het onderhoud bepaald. Ieder jaar wordt vervolgens getoetst in hoeverre wordt voldaan aan deze kwaliteitsprofielen. Uit de resultaten over meerdere jaren worden de ontwikkelingen in de onderhoudskwaliteit zichtbaar. Stadsbeheer rapporteert jaarlijks aan de raad over de stand van zaken aangaande BORG. Daarbij wordt verslag gedaan over de gerealiseerde kwaliteit en tevens worden de kwaliteitsprofielen en doelen voor het volgende jaar voorgesteld.

De raad zit op deze manier met BORG op twee manieren aan het stuur. Allereerst formuleert de raad welk kwaliteitsniveau gewenst is. Vervolgens krijgt de raad in het najaar middels het programma voor de stadsdelen inzicht in de daarvoor benodigde budgetten en besluit over de inzet daarvan.

In deze nota zijn de resultaten van de Borgschouw 2007 opgenomen en wordt aan de raad gevraagd het kwaliteitsniveau vast te stellen. Er wordt kort ingaan op de Borgsystematiek (voor een uitgebreidere beschrijving zie bijlage 1) en er is informatie opgenomen over

- De resultaten en de analyse van de BORG schouw

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

- De klachten/meldingen in 2007
- De doelstellingen voor 2008

2. BORG.

Het Beheerplan Openbare Ruimte Groningen (BORG) is een systematiek waarmee voor beheer een effectieve inzet van middelen wordt gewaarborgd. Hiervoor zijn de gewenste kwaliteitsprofielen (zeer hoog, hoog, basis en laag) vastgesteld. Voor het begrip van deze systematiek wordt hier een korte beschrijving gegeven. Bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving van de systematiek.

De kenmerken van BORG zijn:

- **vier kwaliteitsprofielen**, vastgesteld door de gemeenteraad (bijlage 2). In de kwaliteitsprofielen wordt onderscheid gemaakt in de facetten van de openbare ruimte (rijwegen, beplanting enz.) en de functie van het gebied (woonwijk, bedrijventerrein enz.) waarin die onderdelen zich bevinden.
- **de borgschouw** die de werkelijkheid toetst aan het afgesproken kwaliteitsniveau. Deze schouw vindt plaats in juni en wordt grotendeels uitgevoerd door burgers. Daarnaast wordt voor het facet "schoon" ook nog een kwartaalmeting uitgevoerd. Alleen afgaan op de jaarlijkse borgschouw zou voor dit facet namelijk een te eenzijdig beeld van de kwaliteit opleveren. In deze rapportage informeren wij u over de resultaten van de borgschouw én de kwartaalmetingen voor het facet "Schoon".
- **het stadsdeelbeheerplan** met daarin de onderhoudsprojecten die het komende jaar zullen worden uitgevoerd. Dit wordt opgenomen in het "Uitvoeringsplan voor de stadsdelen" dat in het najaar door de raad wordt vastgesteld.

3. Schouw 2007.

Voor een goede beoordeling van de onderhoudsstaat van de stad wordt ieder jaar beoordeeld of de beoogde kwaliteit wordt gehaald. Dit wordt op 3 manieren in beeld gebracht. Ten eerste vinden er technische inspecties plaats door de specialisten van Stadsbeheer. Ten tweede worden er ieder jaar 4 professionele metingen gedaan van het facet schoon. Vanwege de snellere fluctuaties is voor dit facet gekozen voor een kwartaalmeting op 140 locaties in de stad. Tenslotte vindt voor alle heel- en schoonfacetten van de openbare ruimte een Borgschouw plaats. In 2007 vond deze plaats in de periode mei tot en met juli. In deze schouw wordt getoetst of het gestelde kwaliteitsdoel daadwerkelijk is gehaald.

Bewonersparticipatie.

Evenals in 2006 werd de schouw grotendeels uitgevoerd door burgers. Van de 90 schouwers waren 73 burgers van onze stad. De Borgschouw is daarmee een belangrijk middel voor het verwezenlijken van bewonersparticipatie in het beheer van de stad. Immers door dit bewonersoordeel ontstaat inzicht in hoe de kwaliteit van de openbare ruimte door de bewoners wordt beleefd: welke zaken worden als storend ervaren en aan welke aspecten wordt minder zwaar getild. Op korte termijn worden op basis daarvan accenten en prioriteiten in het dagelijks onderhoud bepaald. Daarnaast wordt met de algemene tendensen uit deze bewonersschouw bepaald of we de beoogde kwaliteit realiseren. Grotere afwijkingen kunnen aanleiding zijn om bij te sturen in de inzet van gemeentelijke middelen in het onderhoud.

Schouwmethode.

In 2007 is voor het eerst een andere methode van schouwen toegepast. Reden daarvan was dat we hiermee aansluiten bij de methodiek en bijbehorende software, die inmiddels door een landelijk platform is ontwikkeld.

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

In voorgaande jaren werd door de Groninger schouwers beoordeeld of de aangetroffen kwaliteit al dan niet voldeed aan de gewenste kwaliteit. Dit jaar hebben de schouwers genoteerd welk onderhoudsniveau (laag, basis, hoog of zeer hoog) ze op de locatie aantreffen. Naderhand werd deze dan vergeleken met het voor die locatie gewenste niveau. Hoewel het hier om een subtiel verschil gaat, is het goed denkbaar dat dit tot een zuiverder beoordeling leidt. Immers de schouwer wordt niet meer beïnvloed door de wetenschap welk niveau aanwezig zou moeten zijn.

Uit de resultaten blijkt dat er inderdaad verschuivingen zijn ontstaan ten opzichte van 2006 die zich alleen door deze aanpassing laten verklaren.

Ecologie.

In 2005 is besloten ook de ecologische gebieden onder te brengen in de Borg systematiek. Daarbij valt op dat de term kwaliteit in ecologie een heel andere is dan bij de andere facetten. Gaat het bij de andere facetten over netheid en verzorging, bij ecologie gaat het veel meer om de verscheidenheid van planten en dieren die in een bepaald gebied voorkomen. Vandaar ook dat bijvoorbeeld in de binnenstad voor het facet ecologie op "Laag" wordt gemikt (daar is immers weinig natuur), terwijl de andere facetten in de binnenstad op een hoog niveau worden onderhouden.

De ecologische kwaliteit die zich vertaalt in het voorkomen van bepaalde planten en dieren, is door de doorsnee burger in een schouw niet te beoordelen. Immers daar is de nodige specialistische kennis voor nodig. Om die reden blijft dit facet dan ook buiten de burgerschouw. Voor de ontwikkeling van de totale ecologische kwaliteit zal een monitoring worden opgezet, waarbij eens in de 5 jaar (ecologische kwaliteit ontwikkelt zich langzaam) door specialisten zal worden beoordeeld hoe de verschillende biotopen zich ontwikkelen in relatie tot de gewenste doelsoorten in de verschillende gebieden.

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

3.1 Behaalde resultaten.

In onderstaande tabel is weergegeven hoe de verschillende facetten en de onderdelen daarvan in 2007 hebben gescoord. Van ieder facet is aangegeven welk deel wel, en welk deel niet voldeed aan de gestelde kwaliteitsdoelen.

FACET/ onderdeel	% voldoet aan de kwaliteitsambitie	% voldoet niet aan de kwaliteitsambitie
TOTALE STAD (gewogen gemiddelde)	89	11
Verharding (gewogen gemiddelde)	89	11
<i>Rijbaan</i>	90	10
<i>Trottoir</i>	87	13
<i>Fietspad</i>	86	14
<i>Wegmarkering</i>	90	10
Groen (gewogen gemiddelde)	89	11
<i>Beplanting</i>	87	13
<i>Gras</i>	87	13
<i>Bomen</i>	93	7
Meubilair (gewogen gemiddelde)	92	8
<i>Speelvoorzieningen</i>	94	6
<i>Wijkobjecten</i>	94	6
<i>Verlichting</i>	96	4
<i>Straatmeubilair</i>	85	15
<i>Bebording</i>	90	10
Oever (gewogen gemiddelde)	90	10
<i>Zware oeverbescherming</i>	87	13
<i>Oever</i>	92	18
Schoon (gewogen gemiddelde)	88	12
<i>Onkruid in verharding</i>	74	26
<i>Zwerfvuil op verharding</i>	91	9
<i>Zwerfvuil in groen</i>	90	10
<i>Drijfvuil</i>	90	10
<i>Graffiti</i>	91	9
<i>Hondenpoep</i>	93	7

In het algemeen kan worden gesteld dat we tevreden kunnen zijn indien 90 % op of boven de gestelde kwaliteitsambitie scoort. Omdat onderhoud een cyclisch proces is, zullen er altijd onderdelen zijn die niet voldoen (ca. 10%) en die in de eerstvolgende onderhoudsronde aan de beurt komen.

Over de hele linie komt de score 1 % lager uit dan vorig jaar. Een dergelijke geringe wijziging valt binnen de normale fluctuaties die bij een dergelijke beoordeling kan worden verwacht.

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

Temeer omdat ieder jaar 70 % van de stad wordt geschouwd en het schouwgebied in 2 opeenvolgende jaren dus ook enigszins verschilt.

3.2 Schouwresultaten per facet.

Verharding voldoet in 89 % van de waarnemingen aan de gewenste kwaliteit.

De kwaliteit van de fietspaden is met 86 % gelijk gebleven. Er zijn in 2007 weliswaar veel fietspaden geasfalteerd, maar in de meeste gevallen is dat na het schouwen gebeurt waardoor het effect daarvan pas in 2008 zichtbaar zal worden. De rijbanen laten een lichte verlaging zien, terwijl de trottoirs 1 % hoger scoren dan in 2006. De wegmarkering is 5% gedaald, mogelijk doordat het schouwmoment voor het onderhoudsprogramma markering viel.

Naast de burgerschouw wordt op een aantal aspecten ook een professionele inspectie gedaan. De inspectie van verhardingen leidt tot cijfers die goed zijn te vergelijken met de Borgschouw. Om de kwaliteitsontwikkeling goed in beeld te houden, presenteren wij hier ook de resultaten van de inspectie in 2007. Het gaat hier om de score “voldoende” op het schadebeeld “oneffenheden”, onderscheiden naar asfalt en elementenverharding (tegels, klinkers).

Resultaten professionele inspectie verhardingen 2007

	Asfalt	Elementen
	%voldoende	% voldoende
Rijbanen	99	80
Fietspaden	98	73
Trottoirs	74	86
Totaal	98 (gewogen gemiddelde)	84 (gewogen gemiddelde)

Ook *groen* voldoet met 89 % bijna aan de gestelde kwaliteitsambitie. De lichte teruggang wordt met name veroorzaakt door een lagere score op gras: van 93 naar 87 %. Omdat de onderhoudsinzet niet is veranderd moet dit andere oorzaken hebben. Het vroegere schouwmoment in combinatie met een droog en warm voorjaar (praktisch geen groei) kan hieraan debet zijn. Dit heeft ons vooral parten gespeeld op de hoofdstructuren en in de binnenstad. Daar wordt in veel gevallen “basis” gescoord terwijl we daar een hoog of zeer hoog ambitieniveau hebben.

Meubilair zit met een score van 92 % duidelijk boven de ondergrens. Wel is sprake van een verlaging ten opzichte van 2006, vooral bij bebording en straat- en parkmeubilair. Behalve in de woonwijken hebben we voor deze onderdelen overal een hoog ambitieniveau, wat in veel gevallen net niet gehaald wordt.

Bij speelvoorzieningen is een positieve ontwikkeling in de waardering zichtbaar: deze gaat van 87 naar 94%.

Oevers laten een verbetering zien: de zware oeverbescherming gaat van 86 naar 87 %, de overige oevers gaan van 88 naar 92 %. Overigens is in 2007 een begin gemaakt met een omvangrijke inhaalslag in het achterstallig onderhoud van de zware oeverbeschermingen. Dat de omvang van dit achterstallig onderhoud niet blijkt uit de borgschouw-score (87 %) laat zich eenvoudig verklaren. In veel gevallen gaat het namelijk om gebreken die voor een leek nog niet zichtbaar zijn. Waar dit wel het geval is kan een enkele “min-score” in de borgschouw overeenkomen met een onderhoudsactie van vele tonnen of zelfs miljoenen euro’s.

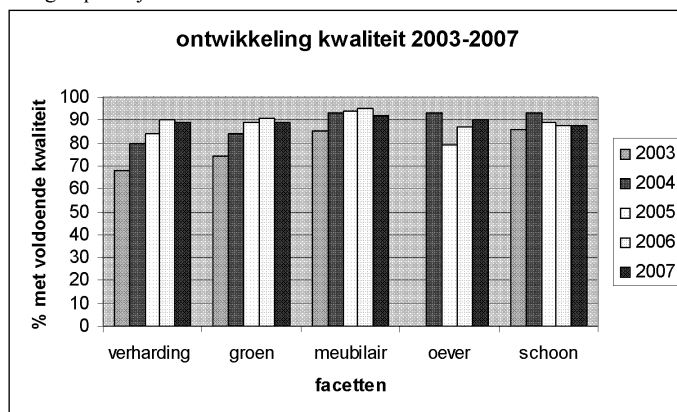
Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

De *schooncomponent* is in totaal gelijk gebleven aan 2006 (88%). Wel is er sprake van verschuivingen in de verschillende aspecten. Graffiti en hondenpoep scoren wat lager, maar nog wel boven de 90 %. Onkruid in verharding is met 10 % verbeterd. Zowel de verlaging op hondenpoep als de verbetering in onkruid in verharding kan te maken hebben met het vroegere schouwmoment en het droge voorjaar. Daarnaast zijn in 2007 voor het eerst meer middelen ingezet in de aanpak van onkruiden op verharding.

In de paragraaf 3.5 wordt aan de hand van de professionele kwartaalmetingen een nadere analyse van het schoonfacet gegeven.

3.3 Ontwikkeling van de kwaliteit per facet.

In onderstaande grafiek is weergegeven hoe de resultaten van alle facetten zich in de loop van de afgelopen 5 jaar hebben ontwikkeld.



De onderdelen verharding en groen laten door de loop van de jaren een gestaag stijgende lijn zien, die zich nu lijkt te stabiliseren. De inzet van extra middelen in het Groenuitvoeringsplan, Teerbemind, Schoon, Heel, Veilig en het bomenstructuurplan hebben in de afgelopen jaren hun vruchten afgeworpen. Vanaf 2007 is de inzet op deze onderdelen afgenomen. Door een efficiënte inzet en slimme combinaties met externe partijen zoals corporaties en nutsbedrijven hopen wij desondanks de huidige kwaliteit te kunnen vasthouden. De schouwresultaten in de komende jaren zullen duidelijk maken of we daar voldoende in slagen.

Ook meubilair laat een stijgende lijn zien, die in 2007 weliswaar wat terugzakt maar nog altijd boven de 90 % grens blijft. De afname wordt vooral veroorzaakt door de nauwkeuriger waarnemingen op locaties waar het ambitieniveau hoog is.

De waarnemingen ten aanzien van oevers zijn begonnen in 2004. Na een dip in 2005 is de score geleidelijk omhoog gegaan naar de huidige 90%. Omdat het hier vaak gaat om technische constructies met "verborgen gebreken" die voor de burger vaak nog onzichtbaar zijn, is de kwaliteit van met name de zware oeverbeschermingen echter beduidend slechter dan deze score doet vermoeden. De komende jaren wordt ingezet op aanpak van deze gebreken.

De resultaten van het schoonfacet in de borgschouw stabiliseert ten opzichte van het niveau van 2006. De lichte daling vanaf 2004 is met name veroorzaakt door de resultaten van de onkruiden in de verharding. Deze zijn door klimatologische omstandigheden nadrukkelijker

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

aanwezig in het straatbeeld. Daarnaast kenmerkt het facet 'Schoon' facet zich door kortcyclische schommelingen. Een frequentere meting van de ontwikkeling van het aspect 'Schoon' door het jaar heen treft u aan onder 3.5.

3.4 Schouwresultaten per stadsdeel.

Hieronder wordt per stadsdeel ingegaan op de opvallendste zaken uit de Borgschouw.

Binnenstad.

De totaalscore van de Binnenstad is iets hoger dan in 2006 (van 86 naar 87%). De kwaliteit van het groen is in totaliteit gelijk gebleven. Dit is met name te danken aan de positieve waardering van de bomen die immers in de binnenstad het belangrijkste groenelement vormen. Beplanting en gras scoren veelal "goed", maar omdat de ambitie in de binnenstad "zeer goed" is leidt dit toch tot een slechtere score. De nauwkeuriger schouwmethode maakt duidelijk dat we op deze onderdelen nog niet het gewenste beeld verkrijgen.

Meubilair scoort op de gewenste 90%. Binnen dit facet is met name bebording achteruit gegaan (80%). Het gaat hier om een stadsbrede trend. Omdat het onderhoudsregime niet anders is dan in 2006, lijkt de enige verklaring te zijn dat voor verkeersborden overal een hoog ambitieniveau is gesteld. Een beoordeling op basis die veel voorkomt, leidt dan tot een lage score.

Het facet schoon komt overeen met het stedelijk gemiddelde. Wel zijn de onderdelen graffiti en zwerfvuil achteruit gegaan ten opzichte van 2006. Overigens wordt dit beeld niet bevestigd door de beoordeling in de Thermometer Binnenstad en evenmin door de kwartaalmetingen van de Milieudienst. Tot en met 2006 zien we daarin een daling in de mate waarin graffiti voorkomt waarna de kwaliteit in 2007 gelijk blijft.

Wellicht leidt de schonere binnenstad tot een kritischer beoordeling in de BORG-schouw en is iedere 'tag' of 'piece' van invloed op de beoordeling.

De scores op verharding zijn met een gemiddelde van 97 % ronduit goed te noemen.

Oude wijken.

In Oude Wijken is een lichte vermindering in de totaalscore zichtbaar. In het algemeen komt dit door tegenvallende resultaten op de hoofdstructuren. Dit komt vooral tot uiting in de facetten bebording en wegmarkering. Deze onderdelen scoren stadsbreed lager dan vorig jaar. Bij bebording laat zich dat verklaren door het hoge ambitieniveau in combinatie met de nauwkeuriger schouwmethode, bij wegmarkering speelt het schouwen vóór het onderhoudsprogramma mogelijk een rol.

Groen scoort gelijk aan vorig jaar. Binnen het facet schoon komt drijfvuul, graffiti en hondenpoep lager uit, maar dit wordt gecompenseerd door een betere score op onkruid en zwerfvuil.

De kwaliteit van rijbanen en fietspaden komt ca 3 % lager uit dan in 2006, maar zit nog wel boven de grens van 90 %.

Zuid.

De totaalscore in Zuid ligt met 3 % hoger dan in 2006 en komt daarmee op 86%.

De hogere score is vooral een gevolg van de verbetering van het meubilair (91 % zit op of boven de ambitie). In 2006 scoorde meubilair extreem laag. Een goede verklaring was hiervoor toen niet te vinden.

Gras (78%) scoort vooral op de hoofdstructuur onder het hoge ambitieniveau. De kwaliteit van trottoirs is gestegen van 76 naar 84 %, mogelijk een gevolg van de aanhoudende extra aandacht in de afgelopen jaren.

Net als gras voldoen ook de rijbanen (79%) op de hoofdstructuren vaak niet aan het hoge

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

ambitieniveau. Fietspaden scoorden in 2007 nog 86 %, verwachting is dat dit in 2008 als gevolg van het asfalteren van fietspaden, duidelijk beter zal zijn.

Noord West (incl Hoogkerk).

De totaalscore in Noord West gaat omhoog van 90 naar 93 %. Deze stijging doet zich voor in alle aspecten behalve verharding. Verharding daalt van 92 naar 90 %.

De verbetering in beplanting en speelvoorzieningen laat zich verklaren door het uitgevoerde groot onderhoud en de nieuw aangelegde speelvoorzieningen.

Noorddijk.

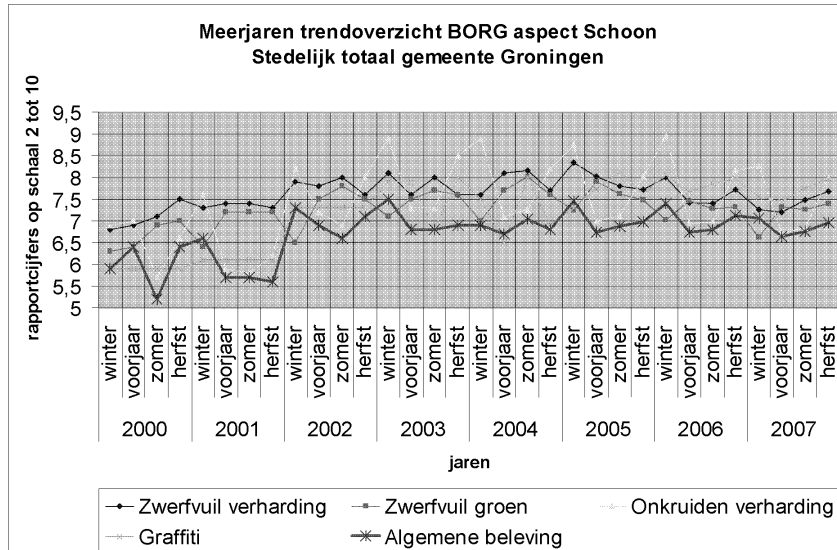
Na een lichte stijging in 2006 is de totaalscore nu weer terug op het niveau van 2005 (90%). Daling van de kwaliteit wordt vooral zichtbaar in groen (komt net onder de 90 % grens), en schoon. Bij groen zit dat vooral in een lagere score op gras (- 9%). Mogelijk veroorzaakt door het vroegere schouwmoment. Daarnaast kan het ecologische beheer aanleiding zijn geweest voor lagere beoordeling.

Straat- en parkmeubilair scoren ook lager dan in 2006. Gaat van 94 naar 84 % doordat vaak basis wordt gescoord waar we eigenlijk een hoog niveau nastreven (grote groengebieden en hoofdstructuur).

3.5 Kwartaalmetingen Schoonaspect.

In tegenstelling tot de overige facetten is schoonmaken een kortcyclische klus, waar bij de kwaliteit door de seizoenen (sterk) kan variëren. Om die reden is het goed om dit kortcyclische werk vaker te schouwen. De Milieudienst doet 4 keer per jaar een schouw op steekproeven en houdt zo rekening met de seizoensinvloeden. Dit laatste is voor het facet schoon een belangrijke toegevoegde waarde, zodat we beide schouwssystematieken naast elkaar blijven gebruiken. In onderstaande grafiek is de kwartaal informatie uit de professionele schouw verwerkt op stedelijk niveau.

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007



Op het gebied van Schoon geven de kwartaalmetingen t/m 2007 op hoofdlijnen aan dat er een trendmatige terugloop is van de kwaliteit onkruiden in de verhardingen. Van 2003 naar 2007 ruim een halve punt lager. Al een aantal jaren zien we immers dat de bestrijding van 'onkruiden in de verharding, door autonome toename van de onkruiden, resistentie en veranderingen in het klimaat, 'onstuitbaar' zijn en in een deel van het jaar de ambitie onder druk zetten.

De extra inzet in 2007 (€ 225.000,-) op het vlak van bosmaaierteams en extra inhuur borstelmachines vertaalt zich (nog) niet in een ombuiging of afvlakking van de trendlijn. Voor een deel komt dit doordat de vrijgekomen budgetten in 2007 nog niet volledig konden worden ingezet, een preventief programma loopt nog door t/m het voorjaar 2008 en anderzijds zien we een verdergaande autonome vergroening van de stad, waarbij het zeer vroege warme voorjaar gevolgd door een nat en zeer groeizame zomer, het borstelwerk en maaiwerk al weer zeer snel 'onzichtbaar' maken.

Een verdere kwaliteitsafname in het groeiseizoen (trend) bij gelijkblijvende inzet ligt in de lijn van de verwachting. De mate waarin zal ook grotendeels afhankelijk zijn van de klimatologische omstandigheden. De effecten van de incidentele extra middelen onkruidbestrijding 2007-2010 zullen geëvalueerd worden in 2009.

De algemene gemiddelde beleving Schoon hangt tegen de 7 aan, waarbij er in het groeiseizoen, door de onkruiden in de verharding, een daling zichtbaar is met ongeveer 0.4 punt tot ca. een 6.6. Met dit gemiddeld belevingscijfer Schoon 6,9 is de kwaliteit vergelijkbaar met de voorgaande jaren.

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

4. Meldingen

Het loket Beheer en Verkeer en de balie Reiniging Milieudienst zijn zowel telefonisch als via het eloket benaderbaar en vormen daarmee een belangrijke schakel tussen de stadjes en de gemeente op het terrein van de fysieke leefomgeving. De loketten sluizen de vragen c.q. meldingen door naar de verantwoordelijke dienst, afdeling, medewerker en volgen en coördineren ze daar waar nodig.

Doel van het loket is de burgers een gemakkelijke, logische en transparante ingang te geven. En dat op een klantgerichte manier. Dit houdt in dat burgers zo veel mogelijk direct te horen krijgen wat er met hun vraag en/of melding gebeurt en wanneer dat gebeurt.

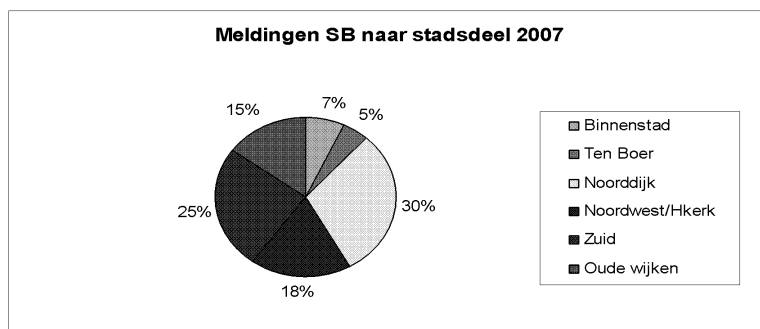
In onderstaande tabellen en grafieken wordt de ontwikkeling van het aantal meldingen – een indicatie van de onderhoudskwaliteit – door de jaren heen in beeld gebracht. Omdat de centrale registratie van meldingen over het facet “schoon” bij de milieudienst met ingang van 2006 is gestart, hebben we deze in aparte tabellen gepresenteerd.

Onderstaande tabel laat het totaal aantal meldingen zien voor Stadsbeheer per stadsdeel. In 2007 zijn er totaal 6683 meldingen geregistreerd. Dit betreft meldingen voor de diverse disciplines: wijkposten, specialisten, verkeer en vervoer en parkeren. Dit is een stijging van ruim 1100 meldingen ten opzichte van 2006. Deze stijging wordt voor ruim 300 meldingen veroorzaakt door de toevoeging van Ten Boer, de overige stijging is een gevolg van een veranderde registratie van de meldingen over de openbare verlichting. Voorheen gingen meldingen over openbare verlichting ook rechtstreeks naar Essent. Met ingang van juli 2007 komen al deze (storings)meldingen bij het loket Beheer en Verkeer terecht. Met name in Noorddijk heeft dit geleid tot een stijging van het aantal door ons geregistreerde meldingen.

4.1 Tabel: 'Historie van het aantal meldingen voor Stadsbeheer per stadsdeel'

	Binnenstad	Oude Wijken	Zuid	Noord West/Hoogkerk	Noorddijk	Ten Boer	Totaal
2002	1716	1033	2960	2004	3252	-	10965
2003	1640	926	2441	1519	2418	-	8944
2004	880	1461	2455	1297	2345	-	8438
2005	608	1284	1990	1169	2091	-	7142
2006	485	983	1403	1043	1695	-	5609
2007	458	1006	1665	1200	2039	315	6683

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

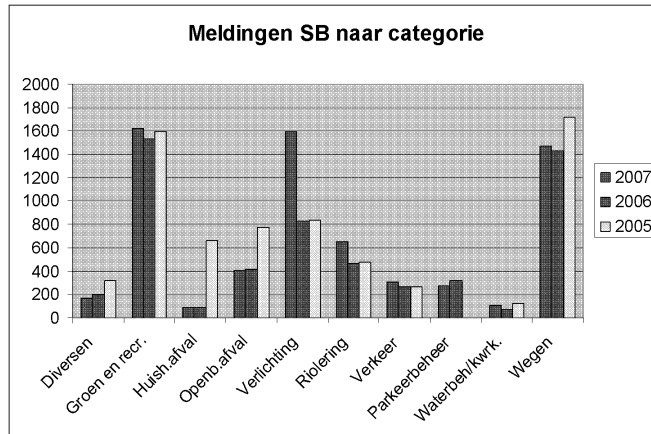


4.2 Tabel: 'Aard van de meldingen 2007 Stadsbeheer'

▼Aard melding / jaar ►	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<i>Diversen</i>	387	374	352	316	193	165
<i>Groen en recreatievoorzieningen</i>	2764	2029	1649	1592	1531	1619
<i>Huishoudelijke afvalstromen</i>	1047	690	394	657	89	84
<i>Openbare afvalstromen</i>	1234	1084	1048	777	415	409
<i>Openbare verlichting/VRI</i>	941	937	821	838	832	1598
<i>Riolering</i>	1056	676	818	473	467	652
<i>Verkeer en verkeersvoorzieningen</i>	486	474	463	263	268	307
<i>Parkeerbeheer</i>	-	-	-	319	275	
<i>Waterbeheersing/kunstwerken</i>	233	167	166	119	70	103
<i>Wegen</i>	2735	2446	2177	1719	1425	1471
<i>Totaal</i>	<i>10965</i>	<i>8944</i>	<i>8438</i>	<i>7142</i>	<i>5609</i>	<i>6683</i>

Het grootste deel categorieën is stabiel in 2007. Het aantal meldingen Openbare verlichting is verdubbeld. Een betere registratie (voorheen ging een groot aantal meldingen rechtstreeks naar Essent) en meer internetmeldingen dragen hier aan bij. De toename bij rioleringen (o.a. straatkolken, putten) wordt mede veroorzaakt door de natte periode juni-juli.

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007



Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

In onderstaande tabellen is de ontwikkeling van de meldingen over Milieudienststaken weergegeven. Omdat deze meldingen pas vanaf 2006 in Magic worden geregistreerd is het historische beeld nog beperkt. De sterke stijging van 2006 naar 2007 is veroorzaakt doordat in 2007 een aantal nieuwe categorieën zijn toegevoegd. Nieuw is in 2007 dat alle meldingen rondom de ondergrondse containers via Magic zijn gelopen. Daarnaast zijn in 2007 voor het eerst ook alle verzoeken om nieuwe pasjes via Magic gelopen. Deze beide stromen zijn samen goed voor 11.283 meldingen.

4.3 Tabel: 'Historie van het aantal meldingen per stadsdeel Milieudienst'*

	Centrum	Oude Wijk	Zuid	Noord West	Noorddijk	Ten Boer	De Marne	Centraal	Totaal
2006	380	1163	1819	904	1093	7	-	471	5827
2007	1563	900	1740	1055	1340	66	50	9673	16387

* vanaf 2006 is de afdeling Reiniging van de Mileudienst haar meldingen in Magic gaan registreren.

4.4 Tabel: 'Aard van de meldingen 2007 Mileudienst'*

▼Aard melding / jaar ►	2006	2007
<i>Diversen</i>	134	280
<i>Groen en recreatievoorzieningen</i>	185	145
<i>Huishoudelijke afvalstromen</i>	4449	14539
<i>Openbare afvalstromen</i>	637	1008
<i>Openbare verlichting/VRI</i>	0	0
<i>Riolering</i>	10	15
<i>Verkeer en verkeersvoorzieningen</i>	33	24
<i>Parkeerbeheer</i>	30	0
<i>Waterbeheersing/kunstwerken</i>	0	1
<i>Wegen</i>	349	375
<i>Totaal</i>	5827	16387

5. Kwaliteitsniveau en doelstellingen 2007.

Met ingang van 2007 zijn de budgetten voor beheer in zijn totaliteit verlaagd. Door het inzetten van compenserende middelen uit nieuw beleid (2 miljoen euro) is deze verlaging beperkt tot ruim 1,2 miljoen euro. Deze verlaging komt vooral tot uiting in een beperkter programma voor het langcyclisch onderhoud aan wegen en groen. Bij de raadsbehandeling van de begroting 2007 en 2008 is aangedrongen op behoud van de huidige onderhoudskwaliteit. Omdat in de jaren 1997 t/m 2006 de kwaliteit met het beschikbare budget geleidelijk is verhoogd, gaan we er van uit dat voor het vasthouden van die kwaliteit met minder middelen kan worden volstaan. Middels de jaarlijkse schouwen zal de ontwikkeling van de onderhoudskwaliteit nauwkeurig kunnen worden gevolgd, zodat waarnodig tijdig kan worden bijgestuurd.

Ondanks de verlaging van het onderhoudsbudget stellen wij dan ook voor het gewenste kwaliteitsniveau voor 2008 gelijk te laten zijn aan dat van 2007.

(In bijlage 2 zijn de gewenste kwaliteitsniveaus per structurelement in een matrix weergegeven.)

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

Doelstellingen.

Op basis van de schouwresultaten zijn doelstellingen geformuleerd, zowel stadsbreed als per stadsdeel, om de zwakkere onderdelen te verbeteren:

Stadsbreed.

- Verbetering van de scores op het onderhoudsniveau hoog voor alle onderdelen;
- Verdere verbetering kwaliteit trottoirs en fietspaden (liggen nog onder de 90 % grens);
- Verhogen kwaliteit beplanting en gras (ligt nog onder de 90 % norm);
- Extra inzet op het verhelpen van kleine reparaties straatmeubilair en bebording;
- Continueren van de extra inzet op onkruid in verharding.

Binnenstad

- Meer inzet op de kwaliteit van beplanting en gras;
- Extra aandacht voor zwerfvuil.
- Binnen SHV verdere aanpak facet Graffiti als experiment voor stadsbrede aanpak

Oude Wijken

- Extra aandacht voor de kwaliteit van trottoirs.

Zuid

- Blijven inzetten op de verbetering van verharding;
- Extra aandacht voor de kwaliteit van gras, m.n. in de hoofdstructuur.

Noord West

- continueren van de huidige kwaliteitsscores.

Noorddijk

- Continueren verbetering groen (m.n. gras);
- Verbeteren kwaliteit straat- en parkmeubilair.

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

Bijlage 1.

Beschrijving van de systematiek en onderdelen van BORG (Beheerplan Openbare Ruimte Groningen).

Borgsystematiek

BORG staat voor Beheerplan openbare ruimte Groningen. Dit beheerplan bepaald op wat voor kwaliteit we de openbare ruimte van de stad willen onderhouden, hoe we dit toetsen en hoe we tot een onderhoudsprogramma komen. Hiervoor is een systeem ontwikkeld, de zogeheten borgsystematiek.
De borgsystematiek bevat twee belangrijke aspecten: het gewenste kwaliteitsniveau en de jaarlijkse schouw.

Procesmatig werkt dit als volgt:

Beheerplan	Borg-Systematiek	1.	Het gewenste kwaliteitsniveau staat vast (raadsbesluit).
		2.	De werkelijkheid wordt hieraan getoetst door middel van een schouw de zogeheten borgschouw.
Openbare Ruimte Groningen	Opstellen en Uitvoeren Onderhouds-Programma	3.	De schouwresultaten worden naast het kwaliteitsniveau gelegd.
		4.	De schouwresultaten worden geanalyseerd en gerapporteerd.
5.		De analyse wordt gebruikt bij de opstelling van de onderhoudsprogramma's voor het volgende jaar.	
6.		Het onderhoudsprogramma wordt uitgevoerd, inmiddels zijn we een jaar verder en wordt de volgende schouw uitgevoerd.	

Deze notitie is de afronding van stap 4.

Kwaliteitsniveau

Sinds 2001 hanteert de gemeente Groningen een systematiek die inzichtelijk maakt welke kwaliteit in de openbare ruimte wordt nagestreefd. Om deze kwaliteit meetbaar te maken zijn er 4 verschillende kwaliteitsniveau's vastgesteld te weten: laag, basis, hoog en zeer hoog.

In de stad is er een grote verscheidenheid aan openbare ruimte. Zo zijn er trottoirs, groenvoorzieningen, speelplekken, verkeersborden, bruggen, etc. Al met al zijn er 21 onderdelen benoemd die ondergebracht zijn in 8 facetten.

Voorbeeld: de onderdelen rijbanen, trottoirs, en fietspaden vormen samen het facet verharding.

Ook op functies is er onderscheid te maken: woonwijken, winkelcentra, bedrijventerreinen etc. Er worden 6 functies onderscheiden.

De kwaliteit van de openbare ruimte is afhankelijk gemaakt van deze twee factoren; over wat voor element hebben we het en wat is de functie van het gebied?

voorbeelden:

- de bruggen in de woonwijken worden op een basisniveau onderhouden.
- de verharding in de binnenstad wordt op een hoog niveau onderhouden.

Het gehele overzicht staat in bijlage 3. Deze matrix is in 2001 vastgesteld door de raad en nadien nog enkele keren als gevolg van bezuinigingen of amendementen in geringe mate gewijzigd.

Hiermee is een instrument ontstaan dat voor wat betreft de openbare ruimte:

- de kwaliteit eenduidig vastlegt;
- aangeeft welke kwaliteit de burgers waar mogen verwachten;
- (politieke) sturingsmogelijkheden geeft aan de kwaliteit.

Het kiezen voor een hogere kwaliteit brengt vanzelfsprekend ook hogere kosten met zich mee om deze keuze waar te maken.

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

Borgschouw

Om te toetsen in hoeverre aan de kwaliteit wordt voldaan wordt er geschouwd. De bestaande kwaliteit wordt dan vergeleken met de kwaliteit die er volgens de afspraak zou moeten zijn, het vastgestelde kwaliteitsniveau.

Door het samenvoegen van alle waarnemingen van één binnen één stadsdeel kunnen we procentueel het resultaat laten zien. Dit kan natuurlijk ook voor de hele stad. Zie bijlage 2.

Tot en met 2003 schouwden zowel ambtenaren en burgers apart. Ambtenaren de gehele stad, burgers enkele wijken of straten. Beide schouwen zijn verschillend.

- De ambtenaren schouwden per facet, hebben 4 beoordelingsniveau's en zijn vooral alert op wat er moet gebeuren om de schade te herstellen.
- De burgers schouwen alle onderdelen, hebben 3 beoordelingsniveau's en zijn vooral alert op wat er niet goed is.

(De Milieudienst heeft een eigen schouwmethode voor het facet Schoon. Deze schouw is steeksproefsgewijs en wordt meerdere keren per jaar uitgevoerd. Deze schouw is gebaseerd op de BORG kwaliteitssystematiek)

Om dubbel schouwen te voorkomen is samenvoeging van de schouw door ambtenaren en de schouw door burgers gewenst. Besloten is om beide schouwen te integreren. Voorwaarde is wel dat de schouwresultaten van beide schouwen grotendeels overeenkomen. Hierom is in 2004 eerst de methode van de ambtelijke schouw aangepast aan de methode van de burgerschouw zodat de resultaten konden worden vergeleken. De resultaten komen dusdanig overeen dat verdere integratie van beide schouwen mogelijk is. In 2005 is er niet meer dubbel geschouwd.

De resultaten worden gebruikt voor beleidsvorming en het onderhoudsprogramma van 2007 en verder. Hierdoor neemt de invloed van de burger op de onderhoudstoestand van de stad toe, uiteraard binnen de kwalitatieve randvoorwaarden (kwaliteitsniveaus) die door de Raad zijn vastgesteld.

Tijdens de schouw worden de waarnemingen verdeeld over de volgende categorieën:

- het voldoet aan het vastgestelde kwaliteitsniveau;
- het voldoet net niet aan het vastgestelde kwaliteitsniveau (in een halve dag op te lossen);
- het ligt duidelijk onder het vastgestelde kwaliteitsniveau.

In 2005 en volgende jaren worden dus alle 21 onderdelen van de openbare ruimte geschouwd. De schouw wordt in aanvulling op elkaar door zowel burgers als ambtenaren uitgevoerd waarbij gestreefd is naar een burgerparticipatie van 25%. In tegengstelling tot eerdere jaren is in 2005 om efficiencyredenen de helft van de stad geschouwd. Vanwege de geleidelijkheid in kwaliteitsveranderingen en door te kiezen voor representatieve buurten levert dit nog steeds een betrouwbaar beeld van de onderhoudskwaliteit van de stad.

In 2003 hebben de stadsdelen Centrum en KOP een herindeling gehad en zijn nu respectievelijk Binnenstad en Oude wijken. In de overzichten van voorgaande jaren is deze wijziging doorgevoerd zodat de gegevens vergelijkbaar zijn. Hoogkerk en Noordwest zijn met ingang van dit jaar samengevoegd als stadsdeel Noordwest.

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

Bijlage 2 Kwaliteitsmatrix BORG

	Hoofdstructuur	Binnenstad		Woonwijken		Bedrijven terreinen	Stedelijke en bovenstedelijke voorzieningen	Grote groen en recreatiegebieden			Stedelijke Ecologische Structuur
	radialen, belangrijke ov-lijnen wijkontsluitingswegen, hoofd fietsstructuren	voetgangers / winkelgebieden	overige	ontmoeting plaatsen (wijk-, buurt-, winkel- en bejaardencentra, kerken, sporthallen, centrale speelv. en pleinen	overige	bedrijventerreinen, industrieterreinen en kantorenparken	Hoofdstation, RUG/Zernike, Gron. Museum, Stadsschouwburg, 'd Oosterpoort, Martinihal	begraafplaatsen	stedelijke parken en recreatieve voorzieningen (De Held, St.gew.park Noorddijk, Dwarsdijk sterbos	Noord erplan toeso	
Beheermatrix versie jan. 2008											
onderdeel											
Verharding	Hoog	hoog	hoog	hoog	basis	basis	hoog	basis	basis	hoog	
Verlichting	Hoog	hoog	hoog	basis	basis	basis	basis	basis	basis	hoog	
Straatmeubilair en behouding	Hoog	hoog	hoog	hoog	basis	hoog	hoog	basis	hoog	hoog	
Groen	Hoog	zeer hoog	zeer hoog	basis	basis	basis	hoog	basis	basis	hoog	
Bomen	Hoog	hoog	basis	basis	basis	basis	hoog	basis	basis	hoog	
Speelvoorzieningen	Basis	basis	basis	basis	basis	basis	basis		basis	hoog	
Kunstwerken c.a.	Basis	hoog	hoog	basis	basis	laag	basis		basis	hoog	
Schoonmaken c.a.	Hoog	hoog	hoog	hoog	basis	basis	hoog	basis	basis	hoog	
Ecologie	Basis	laag	laag	laag	basis	laag	laag	basis	basis	zeer hoog	zeer hoog

Raadsvoorstel - Borgrapportage 2007

Raadsvoorstel - Aanvraag plankostenkrediet fietsbrug Plataanlaan

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: RO 08.1574639

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Aanvraag plankostenkrediet fietsbrug Plataanlaan

Groningen,

Aan de raad,

Met deze nota vragen wij uw raad een plankostenkrediet beschikbaar te stellen voor de fietsbrug Plataanlaan. Dit krediet is bedoeld voor de benodigde plankosten, om het ontwerp van de brug nader uit te werken en om de grondverwerving mogelijk te maken.

Het definitieve ontwerp zal bij de aanvraag voor het uitvoeringskrediet aan uw raad worden voorgelegd. Hieronder hebben wij een toelichting opgenomen.

Inleiding.

In het fietsnetwerk vormt een fietsbrug bij de Plataanlaan de ontbrekende schakel over het Reitdiep. In de fietsnota "Stap Op" van 28 maart 2007 staat deze fietsbrug bij de Plataanlaan gepland in 2007/2008, en de uitvoering in 2009/2010.

De nieuwe fietsverbinding over het Reitdiep.

De aanleg van de fietsbrug Plataanlaan vervult een lang gekoesterde wens. In de huidige situatie moeten fietsers omrijden via de Pleiadenbrug of via de brug bij de Prof. Uilkensweg.

Het Zerniketerrein, met studievoorzieningen en bedrijven, is in belang en omvang toegenomen. De realisatie van de wijken Reitdiep, De Held en Gravenburg maakt de fietsverbinding over het Reitdiep des te noodzakelijker.

Fietsroute.

De fietsbrug komt ten noorden van de Noordelijke Ringweg. De precieze ligging van de toekomstige fietsbrug met aansluitingen wordt in de planvorming nader bepaald. Het gaat primair om de realisatie van de fietsroute. Deze verbindt de recent aangelegde wijken met het Zerniketerrein. De fietsroute gaat grotendeels over bestaande wegen en fietspaden. Het stedelijke fietsnetwerk sluit hier aan op het regionale netwerk. De fietsbrug Plataanlaan optimaliseert de fietsverbinding tussen Zuidhorn met Zernike en

Raadsvoorstel - Aanvraag plankostenkrediet fietsbrug Plataanlaan

2

Paddepoel en Zernike met de wijken De Held, Gravenburg en Vinkhuizen. Met de fietsbrug bij de ACM-locatie is dit de laatste ontbrekende schakel over het Reitdiep. Het Reitdiep kan zo met een onderlinge afstand van ca. 2 km per fiets worden overgestoken. Naar verwachting zullen dagelijks bij benadering 1.200 fietsers van deze fietsbrug gebruikmaken.

Locatie fietsbrug.

Nautisch en verkeerskundig gaat de voorkeur uit naar de noordzijde, zo dicht mogelijk bij de bestaande brug. Een doorvarend schip komt zo niet tussen de beide bruggen klem te liggen. Ook ecologisch gezien is de voorkeur om de fietsroute zo dicht mogelijk tegen de noordkant van de bestaande brug aan te leggen.

Grondeigendom.

Voor de aanleg van de fietsbrug aan de noordzijde van de bestaande Plataanbrug moet grond worden verworven van de Fa. Strukton. De verwerving moet tijdig worden gestart om tijdens de uitvoering geen vertraging op te lopen. Ook zal rekening moeten worden gehouden met de doorlooptijd van inspraak- en vergunningsprocedures.

Procedure.

In de bestemmingsplannen is geen rekening gehouden met een fietsbrug. De nieuwe Wro is na 1 juli 2008 van kracht. Daarna is de huidige artikel 19-procedure niet meer mogelijk. Voor 1 juli 2008 moet daarom een vrijstellingsverzoek worden ingediend met een aanduiding waar de brug komt.

Duurzaamheid.

Bij het ontwerp van de brug zal rekening gehouden worden met het vraagstuk onderhoud, energiegebruik en de kwetsbaarheid voor slijtage. Wat het energieverbruik betreft zal ook naar de verlichting worden gekeken. Niet alleen moet de bediening van de brug betrouwbaar blijven functioneren, een brug vergt ook het nodige onderhoud qua wegdek. Daarnaast zijn er normaal gesproken altijd schilder-, schoonmaak- en herstelwerkzaamheden nodig aan staalconstructies. De brug zal zo onderhoudsvrij mogelijk worden uitgevoerd.

Sociale veiligheid.

Bij de inrichting van de brug en het stuk fietspad zal rekening gehouden worden met de benodigde verlichting.

Ecologie.

Met de ecologische kwaliteiten van het gebied zal eveneens rekening worden gehouden. Eventuele mogelijkheden om verbindingzones voor fauna te versterken zullen onderzocht worden.

Raadsvoorstel - Aanvraag plankostenkrediet fietsbrug Plataanlaan

3

Financiële paragraaf.

Dekking.

Fietsnota incidentele middelen begroting 2007

€ 600.000,--

Begrotingswijziging 2006							
Betrokken dienst(en)	RO/EZ						
Naam voorstel	Fietsbrug Plataanlaan						
Incidenteel / Structureel	Incidenteel						
Soort wijziging	Investering						
Tijdsplanning krediet	2008-2010						
Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05	Verkeer & Vervoer	600.000	600.000	-	-	-	-
	Totale begrotingswijziging	600.000	600.000	-	-	-	-

Risicoanalyse.

Er zit een afbreukrisico in de verwerving van de benodigde gronden. Hiervoor is de medewerking nodig van Strukton BV.

Communicatie.

In een vroeg stadium zal contact worden gezocht met de bewonersorganisaties en wijkraden, zodat tijdig een participatieparagraaf kan worden opgesteld. De inspraak is op stedelijk niveau en richt zich op de fietsroute. De constructie van de fietsbrug staat niet ter discussie. Betrokken partijen zijn onder andere de wijkraad Paddepoel, Vereniging Wijkopbouw Vinkhuizen, Rijksuniversiteit Groningen, Hanzehogeschool Groningen, provincie Groningen (grondeigenaar steunpunt en vaarwegbeheerder Reitdiep) en de grondeigenaren die direct met de fietsbrug te maken krijgen. Zij zullen ook vroegtijdig mee worden genomen in de planvorming. Daarnaast is natuurlijk toestemming nodig van provincie en waterschap.

Raadsvoorstel - Aanvraag plankostenkrediet fietsbrug Plataanlaan

4



- G = Gemeente
- P = Provincie
- HP = Het Poortje
- S = Strukton Vastgoedontwikkeling Noord BV
- O = P.R. Oostland
- G/H = Gemeente en Stichting de Huismeesters
- B = De Boer-Vestia Projectontwikkeling BV
- A = A-Garage

Raadsvoorstel - Aanvraag plankostenkrediet fietsbrug Plataanlaan

5

Foto's van het gebied.



- 1: Zicht vanaf Jaagpad (Zuidzijde).
- 2: Zicht vanaf Jaagpad (Noordzijde).
- 3: Zicht vanaf Hoogeweg (Noordzijde).
- 4: Zicht vanaf Friesestraatweg (Zuidzijde).



- 5: Jaagpad naar Zernike.

Raadsvoorstel - Aanvraag plankostenkrediet fietsbrug Plataanlaan

6

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. een plankostenkrediet van € 600.000,-- voor de uitwerking van het ontwerp voor de fietsbrug Plataanlaan beschikbaar te stellen;
- II. het krediet te dekken uit de fietsnota incidentele middelen begroting;
- III. de gemeentebegroting 2008 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Herinrichting parkeerterrein Vensterschool Eikenlaan

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: OS 08.1515314

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Herinrichting parkeerterrein Vensterschool Eikenlaan

Groningen,

Aan de raad,

Inleiding.

In 2000 is de Vensterschool Selwerd-Paddepoel-Tuinwijk in gebruik genomen.

Voor de herinrichting van de omgeving van de Vensterschool is een nieuw inrichtingsvoorstel gemaakt. Dit inrichtingsplan is gebaseerd op de inmiddels opgedane ervaringen met het gebruik van de omgeving (auto- en fietsparkeren, loop- en fiets-routes, etc.). Daarnaast bestaat er behoefte aan een meer representatieve en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte die recht doet aan de betekenis van deze voorziening voor de wijken Selwerd, Paddepoel en Tuinwijk.

De Vensterschool vormt samen met het Winkelcentrum Paddepoel en de Trefkoel het grootste (voorzieningen)centrum van het stadsdeel Noordwest.

Voor de zichtbaarheid en aantrekkelijkheid van de entree zullen verbeterd worden. Het plein krijgt een meer open en uitnodigend karakter, waardoor ook de toegankelijkheid wordt verbeterd.

De opdracht betreft dan ook de herinrichting van het gehele parkeerterrein aan de Eikenlaan. Het accent bij de herinrichting ligt vooral op het deel waar de ingang van de Vensterschool zich bevindt. Bij de zijkanten van het gebouw gaat het vooral om herbestrating.

Met de herinrichting wordt rekening gehouden met:

- de huidige auto- en fietsparkeersituatie. Daartoe zal een parkeeronderzoek worden gehouden;
- de ervaringen van gebruikers o.a. met betrekking tot loop- en fietsroutes;
- de veilige schoolroutes (3VO);
- de toekomstige aanleg van een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem over de Eikenlaan;
- wensen/opmerkingen van de plangroepleden en bewoners van de omliggende wijken.

Raadsvoorstel - Herinrichting parkeerterrein Vensterschool Eikenlaan

2

Financiën.

Voor de uitvoering van de maatregelen is in totaal een budget van € 333.000,-- noodzakelijk, waarvan € 125.000,-- uit de voorziening onderhoud vensterscholen OCSW en € 40.000,-- uit het stadsdeelbudget Noordwest (programma 2007) wordt gedekt.

In het kader van het Nieuw Lokaal Akkoord kan aanvullend het benodigde bedrag ad € 168.000,-- beschikbaar komen. Voor deze investering dient door uw raad een krediet te worden uitgetrokken, waarvan de kapitaallasten afgerond € 13.000,-- bedragen. Deze structurele lasten kunnen ten laste worden gebracht van de reeds in de begroting opgenomen structurele middelen voor het Nieuw Lokaal Akkoord. Overleg over de inzet van deze middelen heeft plaatsgevonden in het wijkteam NLA Selwerd naar aanleiding van het feit dat de noodzakelijkheid van herinrichting van het terrein nog eens nadrukkelijk aan de orde kwam tijdens de wijkbijeenkomst met bewoners van Selwerd over het Nieuw Lokaal Akkoord. Overigens hebben de bewoners van de omliggende wijken Selwerd, Paddepoel en Tuinwijk de afgelopen jaren hun wens tot herinrichting van het voorterrein al vaker kenbaar gemaakt.

Begrotingswijziging productgroepniveau:

	Lasten	Baten	Saldo	Dotatie Reserve	Onttrekking Reserve	Saldo
6.05 Vensterscholen	178	165	-13	0	0	-13
7.11 RO/EZ Stadsdeelcoördinatie	-13	0	13	0	0	13

Communicatie en Participatie.

Er is een projectgroep samengesteld, bestaande uit medewerkers van de gemeente, de plangroep Vensterschool en vertegenwoordigers van de wijkraden, c.q. werkgroepen uit de omliggende wijken.

Planning.

Inmiddels is de aanleg van het kunstgrasveld afgerond. De nieuwbouw van de kleed- en wasaccommodatie is in voorbereiding. Vervolgens zullen er in- en externe aan-passingen plaatsvinden in de Vensterschool.

Tenslotte zal ook in 2008 de herinrichting van het parkeerterrein plaatsvinden. Dit is bewust in deze volgorde vanwege het bouwverkeer dat over de parkeerplaats heen zal rijden.

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

- I. in te stemmen met de herinrichting van het parkeerterrein Vensterschool Selwerd, Paddepoel, Tuinwijk tot een bedrag van € 333.000,--;
- II. de kosten van de herinrichting tot een bedrag van € 165.000,-- te dekken:
 - a. € 125.000,-- ten laste van de voorziening onderhoud Vensterscholen dienst OCSW;
 - b. € 40.000,-- ten laste van het ISV-stadsdeelbudget Noordwest (RO/EZ);

Raadsvoorstel - Herinrichting parkeerterrein Vensterschool Eikenlaan

3

- III. aanvullend een krediet beschikbaar te stellen voor € 168.000,--;
- IV. de gemeentebegroting dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

Jacq. Wallage.

De secretaris,

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Evaluatie ecologisch beheer 2007 en planning 2008

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: RO 08.1595673

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Evaluatie ecologisch beheer 2007 en planning 2008

Groningen,

Aan de raad,

In ons collegeprogramma "Sterk, sociaal, duurzaam" kondigen we het streven aan om van Groningen de meest duurzame stad van Nederland te maken. Onderdeel van deze verduurzaming van de stad is het ecologisch beheer. In dit kader hebben wij u vorig jaar geïnformeerd over de planning Ecologie Stadsbeheer 2007, waarin wij de doelstelling voor het ecologisch beheer voor 2007 hebben geconcretiseerd.

Evaluatie 2007.

In de bijgevoegde notitie "Evaluatie ecologisch beheer 2007 en planning 2008" kunt u lezen op welke onderdelen we hebben ingezet om de ecologie binnen (en buiten) de stedelijke ecologische structuur (SES) te versterken. Zo hebben we een gespecialiseerd bedrijf de opdracht gegeven om op een diervriendelijke manier de verschillende ganzenpopulaties in de stad te beheren. Ten aanzien van bermbeheer hebben we meer bermen ecologisch beheerd en hebben we een schaapskudde ingezet voor een grotere ecologische ontwikkeling van de bermen. Dit leverde niet alleen een ecologische meerwaarde op, maar ook een positieve publiciteit zowel landelijk als regionaal. We hebben een aantal ecologische projecten niet kunnen realiseren in verband met capaciteitsproblemen. Met de uitbreiding van 1 fte bij Stadsbeheer voor het ecologisch beheer willen we in 2008 alsnog deze projecten realiseren.

Planning 2008.

In de nota "Evaluatie ecologisch beheer 2007 en planning 2008" hebben wij de doelstellingen voor 2008 geconcretiseerd. Het gaat hierbij zowel om (kleinschalige) natuurbouwprojecten als om de verdere aanscherping van het ecologisch beheer. Net als voor 2007 geldt dat het doelsoortenbeleid als leidraad wordt gebruikt.

Raadsvoorstel - Evaluatie ecologisch beheer 2007 en planning 2008

2

Belangrijke onderdelen uit deze planning zijn onder andere:

- het ontwikkelen van ecologische beheerplannen voor de gebieden Groenestein, Coendersborg, Roegebos en het gebied rond de Kalmoesstraat;
- de omvorming van bermen en grasland naar bloemrijke bermen en akkers;
- de verdere uitbreiding van het begrazingsproject met schapen;
- de verbetering van de kwaliteit van de SES door uitvoering van (kleinschalige) ecologische projecten;
- intensivering samenwerking met bewoners en scholen;
- monitoring SES-gebieden;
- voortzetten diervriendelijk beheer van ganzen;
- scholing van alle opzichters, technisch wijkbeheerders en buurtbeheerders om de ecologische kennis te vergroten.

Stadspark

Voor het Stadspark wordt een integraal beheerplan gemaakt, waarin ook de resultaten van een onderzoek naar het watersysteem van het park worden meegenomen.

Participatie.

Bij de uitvoering van ecologische projecten in de wijken informeren wij de bewoners door middel van een bewonersbrief. In 2007 hebben wij bewoners geïnformeerd over het ganzenbeheer en de omvorming van gazon naar bloemrijke berm. In overleg met Landschapsbeheer is een oeverwaluwwand in beheer genomen die zij met vrijwilligers jaarlijks onderhouden.

Ook in 2008 zullen wij de bewoners per brief informeren over ecologische activiteiten in de wijk. Daarnaast willen wij scholen en bewoners actief betrekken bij ecologisch beheer en natuur in de stad. Wij denken daarbij aan de volgende participatieprojecten:

- in januari 2008 hebben wij een natuurwerkdag voor een school georganiseerd. Deze activiteit is een gezamenlijk initiatief van de Natuurschool en Stadsbeheer. De gezamenlijke voorbereiding van dit project heeft geresulteerd in een natuurwerkdag waarbij kinderen uit groep 7 en 8 op een praktische wijze kennis hebben gemaakt met natuur. Dit project zal in het najaar van 2008 worden herhaald;
- in samenwerking met een peuterspeelzaal en kinderopvang "De Wende" in Vinkhuizen willen we een natuurlijk speelterrein rondom de gebouwen creëren. Hiervoor hebben wij een externe ontwerper ingeschakeld die de verschillende ideeën in één ontwerp heeft samengevat. In het najaar 2008 zal het speelterrein gezamenlijk worden ingericht en onderhouden;
- de bewoners van de Verlengde Grachtstraat willen we stimuleren om geveltuinen aan te leggen door beplanting beschikbaar te stellen. Zij worden benaderd per brief om hieraan mee te doen en kunnen een keuze maken uit verschillende plantensoorten. De geveltuinen zullen vervolgens door de bewoners onderhouden worden;
- in samenwerking met de bewoners van het Poortersplein willen we een grasveld omvormen naar een binnentuin. De bewoners zullen bij het ontwerp, de aanleg en het beheer worden betrokken;
- in 2008 investeren wij in een vrijwilligersnetwerk voor monitoring van vleermuizen.

Raadsvoorstel - Evaluatie ecologisch beheer 2007 en planning 2008

3

Financiën.

Reguliere gelden.

De financiering van het jaarlijks terugkerende beheer zal worden betaald vanuit de reguliere budgetten.

Inzet extra gelden Stadmeierrechten.

In de begroting van 2008 is € 835.000,-- (incidenteel) opgenomen voor aanpassingen in beheer en omvorming van gebieden in en deels buiten de SES. Dit wordt als volgt ingezet:

- € 500.000,-- voor aanpassingen in SES (de omvormingsprojecten);
- € 50.000,-- voor ecologische aanpassingen in het reguliere groen;
- € 285.000,-- voor duurder onderhoud in verband met de kwaliteitseisen uit het GSP (waarvan € 175.000,-- voor duurder onderhoud en € 110.000,-- ,door de raad 30 januari 2008 reeds beschikbaar gesteld, voor monitoring ecologie).

In de begroting 2009 is € 165.000,-- (incidenteel) opgenomen ten behoeve van groenbeheer. Met dit bedrag kan onderhoud en monitoring worden gedekt, waarbij ervan wordt uitgegaan, dat de monitoring dat jaar nog verder uitgewerkt zal worden.

Vanaf 2010 is er € 285.000,-- structureel gereserveerd: € 175.000,-- voor extra onderhoudskosten in de SES en € 110.000,-- voor monitoring inclusief de daarvoor benodigde aanpassingen aan het beheer.

Begrotingswijziging 2008							
Betrokken diensten)		RO/EZ & Bestuursdienst					
Raadsvoorstel		Evaluatie Ecologisch beheer 2007 & Planning 2008					
Incidenteel / Structureel		Incidenteel					
Soort wijziging		Exploitatie					
Financiële begrotingswijziging		Lasten	Baten	Saldo	Dotatie - Reserve	Onttrekking + Reserve	Saldo
7.14	RO/EZ: Groen-en speelvoorzieningen	725.000		725.000-			725.000-
9.03	BSD: Concerst elpost (Stadsmeierrechten)	725.000-		725.000			725.000
Totale begrotingswijziging		-	-	-	-	-	-

Raadsvoorstel - Evaluatie ecologisch beheer 2007 en planning 2008

4

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. de evaluatie ecologisch beheer 2007 en de planning voor 2008 vast te stellen;
- II. een exploitatiebudget beschikbaar te stellen van € 725.000,-- te onttrekken uit de post Groenstructuurplan en ecologisch beheer zoals op 14 november 2007 besloten bij de vaststelling van de besteding van de stadsmeierrechten;
- III. de gemeentebegroting 2008 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Plan van aanpak 2008 oeverbescherming fase 2

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: RO 08.1596062

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Plan van aanpak 2008 oeverbescherming fase 2

Groningen,

Aan de raad,

Inleiding.

In de raadsvergadering van 31 januari 2007 is ons voorstel "Aanpak onderhoud oeverbeschoeiingen" vastgesteld. Het voorstel was gebaseerd op de rapportage "Risicoanalyse oeverbeschoeiingen gemeente Groningen". Daarin waren de risico's per traject oeverbeschoeiing beschreven en was berekend, dat er ruim € 10,1 miljoen nodig is voor het opknappen en vernieuwen. Het risico op gevolgschade door uitstel van de aanpak was becijferd op € 3,8 miljoen.

In juli 2007 hebben wij u een plan van aanpak voor het jaar 2007 met een doorkijk voor de komende jaren gepresenteerd. Er is op basis van het plan van aanpak gekozen voor een gefaseerde aanpak over de jaren 2007 tot en met 2010. Het onderhoud is opgesplitst in 4 fasen, opgedeeld in 4 jaren en is gebaseerd op urgentie en doorlooptijd van de voorbereiding.

Voor fase 1 is in 2007 een bedrag van € 1 miljoen beschikbaar gesteld voor groot onderhoud aan de kademuuren van de Spilsluizen NZ (€ 750.000,--) en de Der A (€ 150.000,--) en het aanbrengen van een stalen damwand langs het Winschoterdiep (€ 100.000,--). Dit laatste onderdeel is reeds uitgevoerd. Het groot onderhoud aan de Spilsluizen NZ is door een te hoge aanbieding van de markt niet doorgegaan. Geconstateerd is, dat zowel de aanbieding van de aannemer als de raming van onze adviseur niet past binnen het voor dit werk in eerste instantie beschikbaar gestelde krediet van € 750.000,--. Het krediet is door uitstel van het geplande herstel aan de kademuur Der A met de daarvoor beschikbare € 150.000,-- verhoogd tot € 900.000,--. Het werk Spilsluizen NZ zal komend voorjaar opnieuw op de markt worden gezet, waarbij een aangepast ontwerp wordt gekozen. Voor de jaren na 2007 is besloten jaarlijks bij de begrotingsbehandeling een beroep te doen op incidentele middelen.

Raadsvoorstel - Plan van aanpak 2008 oeverbescherming fase 2

2

In de begroting 2008 is, onder de maatregelen nieuw beleid, incidenteel een bedrag van € 3,65 miljoen gereserveerd voor fase 2 van het plan van aanpak oever-beschermingen. Dat is € 0,5 miljoen meer dan waarvan bij het raadsbesluit in januari 2007 was uitgegaan.

Voorstel 2008; fase 2 in uitvoering.

Afgelopen maanden heeft een nadere inventarisatie en inspectie van de staat van onderhoud van oeverbeschermingen plaats gevonden. De actuele stand van zaken is gecombineerd met de risicoanalyse oeverbeschoeiingen van juni 2006, waardoor een geactualiseerd uitvoeringsprogramma voor fase 2 (2008) is ontstaan. Bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma is vastgehouden aan de fasering per jaar. Urgentie en risico op gevolgschade zijn belangrijke uitgangspunten bij de prioritering.

Bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma voor fase 2 (2008) is verder rekening gehouden met de financiële en organisatorische inspanning die hiervoor nodig is. Vooral vergunningsprocedures, afstemming met andere werken, inspelen op ontwikkelingen en spreiding van werkzaamheden vraagt om enige flexibiliteit in de planning. De volgorde van uitvoering van deellocaties is daarom niet als bindend op te vatten.

Overigens geldt voor deze werkzaamheden dat genoemde aspecten vaak reden zijn, dat de uitvoering de jaargrens overschrijdt.

Uitvoeringsprogramma Fase 2 (2008)	
Eemskanaal (Berlagebrug)	€ 315.000,--
Oude Winschoterdiep (De Linie)	€ 36.000,--
Oude Winschoterdiep (Gideonweg)	€ 550.000,--
Wilhelminakade	€ 370.000,--
Hofstede de Grootkade	€ 330.000,--
Hoendiep	€ 2.026.000,--
Voorbereidingskosten Diepening	€ 100.000,--
Totaal	€ 3.727.000,--

Tabel 2: geactualiseerd uitvoeringsprogramma voor fase 2

Aangezien dit het maximaal beschikbare krediet van € 3,65 miljoen overschrijdt, zal een deel van de werkzaamheden aan het Hoendiep doorschuiven naar een moment waarop er weer geld beschikbaar is.

De werkzaamheden per deellocatie worden onderstaand nader toegelicht.

Het nu gepresenteerde programma 2008 wijkt af van het programma 2008, zoals was gepresenteerd in 2007, omdat er € 500.000,-- meer beschikbaar is en:

- de werken Berlagebrug, De Linie en Gideonweg in het kader van combinatie van werken uit fase 4 naar fase 2 zijn gebracht;
- de werken Wilhelminakade en Hofstede de Grootkade in verband met de snel verslechterende toestand van de beschoeiing en de relevant snelle mogelijkheid tot uitvoering eveneens uit fase 4 naar fase 2 zijn gebracht.

In de bijlage geven wij een doorkijk op het totale project. Daaruit blijkt dat er sprake is van een stijging van ruim € 2 miljoen. Dit wordt voor het grootste deel veroorzaakt

Raadsvoorstel - Plan van aanpak 2008 oeverbescherming fase 2

3

door de gestegen staalprijzen.

Op een aantal locaties blijkt dat er wat meer meters beschoeiing moeten worden vervangen. Belangrijkste oorzaak van de hogere raming is echter de verdubbeling van de staalprijs. Omdat de staalkosten naar schatting 30% van de totale kosten vormen, heeft dit forse consequenties voor de totale projectkosten. Door waar mogelijk andere constructies en materialen toe te passen, zien we kans deze prijsstijging nog enigszins te beperken.

Deze stijging wordt te zijner tijd betrokken bij de begrotingsbehandeling 2009.

Werkzaamheden per deellocatie.

Eemskanaal

Tijdens de inspectie van de oeververdedigingen bleek dat de situatie van een deel van het Eemskanaal door aanvaarschade dusdanig slecht was, dat deze acuut vervangen dient te worden. Hier gaat hier om een stuk van 100 meter ingestorte betonnen damwand. Deze wordt vervangen door een nieuwe stalen damwand. Dit werk zal in combinatie met de bouw van de Berlagebrug worden uitgevoerd.

De kosten hiervoor worden geraamd op € 315.000,--.

Oude Winschoterdiep

In het kader van de exploitatie van De Linie wordt de huidige oeververdediging van het Oude Winschoterdiep vervangen. Deze kosten worden geheel toegerekend aan de realisatie van dit plan. Het eerste stuk van 40 meter ten zuiden van de brug valt echter buiten het plangebied. Aangezien dit stuk ook op korte termijn aan vervanging toe is, is besloten dit direct mee te nemen met de andere werkzaamheden aan het Oude Winschoterdiep in 2008. De houten paalbeschoeiing wordt vervangen door een houten damwand.

De kosten zijn geraamd op € 36.000,--.

Oude Winschoterdiep

In verband met de geplande reconstructie van de Gideonweg en de slechte staat van 1320 meter paalbeschoeiing dient deze gelijktijdig in 2008 uitgevoerd te worden. De huidige oeververdediging wordt vervangen door plankenbeschoeiing met daarvoor een steenbestorting.

De kosten hiervoor zijn geraamd op € 550.000,--.

Wilhelminakade

De hier aanwezige houten damwand is in zeer slechte staat. De bestaande damwand is op de waterlijn doorgerot, maar is verder nog goed. Het is de bedoeling om de bestaande damwand in te korten, waarna een nieuwe schanskorf (stalenkorf opgevuld met stenen) hier bovenop gezet wordt. In totaal gaat het om ca. 460 meter.

De kosten hiervoor zijn geraamd op € 370.000,--.

Hofstede de Grootkade

De hier aanwezige houten damwand is in zeer slechte staat. De bestaande damwand is op de waterlijn doorgerot, maar is verder nog goed. Het is de bedoeling om de bestaande damwand in te korten, waarna een nieuwe schanskorf hier bovenop gezet wordt. In totaal gaat het om ca. 410 meter.

De kosten hiervoor zijn geraamd op € 330.000,--.

Raadsvoorstel - Plan van aanpak 2008 oeverbescherming fase 2

4

Hoendiep

De houten damwand van het Hoendiep is aan vervanging toe. De bestaande damwand is op de waterlijn doorgerot, maar verder nog goed. Het is de bedoeling om de bestaande damwand in te korten, waarna een nieuwe schanskorf hier bovenop gezet wordt. In totaal gaat het om ca. 2900 meter. Het traject met het grootste risico op gevolgschade wordt daarbij aangepakt. De kosten hiervoor worden geraamd op € 2.026.000,-. Het resterende traject wordt aangepakt als er geld beschikbaar is.

Monumentenvergunning.

Omdat de kademuren van De Diepenring op de nationale monumenten lijst staan, dient voor het plan van aanpak een vergunning (doorlooptijd 42 weken) te worden aangevraagd en verkregen. Voor de locatie Spilsluizen NZ is deze procedure in de tweede helft van 2007 doorlopen, waarna een monumentenvergunning is afgegeven. Op basis van de monumentenvergunning voor de Spilsluizen NZ zal nu in één keer voor de gehele Diepenring een monumentenvergunning worden aangevraagd op basis van een principeoplossing.

Het uitgangspunt bij een monumentenvergunning is het zoveel mogelijk in tact laten van bestaande constructies en bij vervanging mogelijk hergebruik van bestaande materialen. Hoe de constructie wordt verstevigd is in principe van minder belang zolang het aangezicht niet wijzigt. Er hoeft dan vervolgens alleen per locatie een bouwvergunning te worden aangevraagd. Gelet op de lange doorlooptijd is het niet realistisch te verwachten alle werkzaamheden van fase 2 gedurende het jaar af te ronden. Deze fase zal dus worden afgerond in 2009 en 2010.

Ecologie.

Bij de voorbereidingen van de restauratie van de kademuur Spilsluizen NZ is overleg geweest over de mogelijkheden voor het behoud van aanwezige flora. Hieruit is naar voren gekomen, dat het van belang is dezelfde oorspronkelijke materialen te gebruiken bij vervanging van kademuren. De aanwezige flora is immers ook ontstaan op deze materialen. Indien geen vervanging, maar restauratie plaatsvindt, moet er selectief worden omgegaan met reiniging en voegwerk. Er zullen dan kleine populaties waardevolle flora behouden moeten worden.

Bij elke locatie zal overleg plaatsvinden met de stadsecoloog en andere betrokkenen.

Communicatie.

Gebruikers van wallenkanten hebben als vermeld in de "Bruikleenovereenkomst groene oevers" een gedoogplicht ten aanzien van het onderhouden of vernieuwen van de oeverbeschoeiingen en zijn verplicht de daarmee belaste personen toegang te verlenen voor het verrichten van de noodzakelijke werkzaamheden.

Bewoners op de betreffende locaties zullen via informatie avonden en bewonersbrieven worden geïnformeerd over de voorgenomen werkzaamheden.

Financiën.

In de begroting 2008 zijn de nodige incidentele middelen ten bedrage van € 3,65 miljoen voor de uitvoering van het plan van aanpak oeverbescherming fase 2 gereserveerd.

Raadsvoorstel - Plan van aanpak 2008 oeverbescherming fase 2

5

Deze middelen dienen via raadsbesluit nu beschikbaar gesteld te worden aan de dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken.
Daartoe dient de gemeente- en dienstbegroting te worden gewijzigd.

Begrotingswijziging 2008							
Betrokken dienst(en)	RO/EZ & Bestuursdienst						
Naam voorstel	Aanpak onderhoud oeverbeschouingen						
Incidenteel / Structureel	Incidenteel						
Soort wijziging	Exploitatie						
Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
9.03	BSD: Concerntelposten (aanv. inc. nieuw beleid 2008)	3.650.000,-	-	3.650.000			3.650.000
7.20	RO/EZ: Water	3.650.000	-	3.650.000,-			3.650.000,-
	Totale begrotingswijziging	-	-	-	-	-	-

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. een exploitatiebudget beschikbaar te stellen van € 3.650.000,-- ten behoeve van de uitvoering van fase 2 met als dekking aanvullend incidenteel nieuw beleid 2008;
- II. de gemeentebegroting 2008 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: BD 08.1601071

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

Groningen,

Aan de raad,

Op 18 maart 2008 is een principeakkoord bereikt tussen de stuurgroep Zuiderzeelijn (ZZL) en minister Eurlings over het concept-convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL). Met de minister is afgesproken dat het principeakkoord geldt onder voorbehoud van formele instemming door de Staten van Groningen, Drenthe en Fryslân. Wij hebben u al per brief van 19 maart 2008 laten weten dat wij, vanwege de consequenties voor onze projecten en de financiële bijdrage, hechten aan besluitvorming van uw raad over het concept-convenant. Het convenant zal eind april worden getekend.

Zoals wij in vorige brieven en uitingen al hebben aangegeven zijn wij teleurgesteld over het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn. Het kabinet heeft de kans gemist om de ruimtelijke structuur van Nederland en de positie van ons land binnen Europa drastisch te verbeteren. Wij zijn er van overtuigd dat de Zuiderzeelijn er ooit zal komen. Daarvoor zullen wij ons blijven inzetten.

Desalniettemin maken de projecten uit het RSP-ZZL het mogelijk de komende jaren fors te investeren in het openbaar vervoer, de wegen en de ruimtelijk-economische structuur in Noord-Nederland. Daarmee kan in het Noorden en in onze regio het woon-, leef- en werkklimaat op een hoger niveau worden gebracht.

In de stad Groningen kunnen we, met een totale investering van ruim 1 miljard euro, versneld aan de gang met de uitvoering van Kolibri, diverse spoorprojecten, een duurzame doorstromingsoplossing voor de Zuidelijke Ringweg en bereikbaarheidsinvesteringen in het Stationsgebied-Zuid. Met deze inzet kunnen we aan de slag met meerdere tramlijnen in de stad, wat een doorbraak is voor de realisatie van de RegioTram.

Binnen het ruimtelijk-economische programma gaan wij en onze kennispartners projecten financieren die de economische positie van de stad structureel versterken.

Wij vinden dit, net als het college van Gedeputeerde Staten, een gezamenlijke opgave voor de gemeente en de provincie. Daarmee gaan we de komende jaren in onderlinge

Raadsvoorstel - Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

2

samenwerking aan de slag. Daarom ook is de bijgesloten toelichting op het concept-convenant door ons en het college van Gedeputeerde Staten gezamenlijk opgesteld. Het is door het college van Gedeputeerde Staten gebruikt als staten-voordracht. Verder vindt u bijgesloten het concept-convenant RSP-ZZL en de aanbiedingsbrief van de voorzitter van de stuurgroep ZZL. Voor de inhoud en de strekking van het convenant RSP-ZZL verwijzen wij u naar deze stukken.

In dit raadsvoorstel gaan we kort in op een aantal punten dat van belang is voor uw besluitvorming.

Met het convenant wordt geregeld dat er drie deelprogramma's komen binnen het RSP-ZZL, waarvoor het Rijk 2,16 miljard euro beschikbaar stelt en de regio 670 miljoen euro:

- concrete bereikbaarheidsprojecten (1,083 miljard euro plus 200 miljoen MIRT-bijdrage voor de Zuidelijke Ringweg) en extra spoormaatregelen (160 miljoen euro, motie Koopmans);
- een regionaal mobiliteitsfonds (990 miljoen euro);
- een ruimtelijk economisch programma (400 miljoen euro overheid, daarnaast 200 miljoen euro uit marktbijdragen).

In het convenant RSP worden met het Rijk afspraken gemaakt over de invulling van de concrete bereikbaarheidsprojecten. De inzet van het regionaal mobiliteitsfonds en het REP is een verantwoordelijkheid van de regio zelf en is buiten het convenant gelaten. In de stuurgroep Zuiderzeelijn is afgesproken dat de projecten van het zogenaamde *Pact van Joure* onderdeel uitmaken van het regionaal mobiliteitsfonds. U bent door ons per brief van 14 december 2007 geïnformeerd over deze projecten. Deze inzet brengt met zich mee dat circa 500 miljoen euro van de kosten van deze projecten nog niet gedekt is. In de bijgesloten toelichting wordt uitgebreid ingegaan op deze projecten en de manier waarop de 500 miljoen euro zal worden opgelost.

Over de inzet van het REP is in het convenant afgesproken dat een deel van het budget (150 miljoen euro) via het ministerie van Economische Zaken wordt ingezet. Het resterende deel (250 miljoen euro) valt onder de zeggenschap van de regio. Daarnaast wordt voor het hele programma uitgegaan van een bijdrage van instellingen en marktpartijen van 200 miljoen euro. De middelen zullen meerjarig worden ingezet binnen de in het convenant genoemde 12 programmalijnen. Daarnaast is afgesproken dat aansprekende projecten naar voren worden gehaald. De verdelingssystematiek voor het REP zal de komende maanden nader worden bepaald. Gedacht wordt dit te doen volgens een vergelijkbare systematiek als binnen het Samenwerkingsverband Noord-Nederland wordt toegepast bij de verdeling van de EFRO- en Pieken in de Delta-middelen.

Met het Rijk is afgesproken dat de regio 670 miljoen euro bijdraagt aan het RSP-ZZL, 570 miljoen euro voor de bereikbaarheidsprojecten en 100 miljoen euro voor het REP. Samen met de provincie stellen we voor dit bedrag te verdelen over stad en provincie in dezelfde verhouding als we afgesproken hadden bij de inzet voor de Magneetzweefbaan. Dit betekent een bijdrage van 80 miljoen euro voor de stad en 245 miljoen euro voor de provincie. Daarnaast zullen ook de "provinciale gemeenten" die

Raadsvoorstel - Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

3

bij een of meer andere projecten betrokken zijn, worden aangesproken op een eigen bijdrage. Daarmee kunnen de definitieve bijdragen van de gemeente en provincie Groningen lager uitvallen.

Deze 80 miljoen euro is evenveel als het bedrag dat we voor de Magneetzwefbaan hadden gereserveerd, terwijl de totale regiobijdrage voor de Magneetzwefbaan hoger was, namelijk 1 miljard euro. Dit vraagt om een toelichting. De 80 miljoen voor de Magneetzwefbaan betrof prijspeil 2002, de 1 miljard euro prijspeil 2010. Omgerekend naar prijspeil 2010 zou de 80 miljoen euro voor de Magneetzwefbaan 109 miljoen euro bedragen. Door de lagere bijdrage van het Rijk daalt nu ook onze eigen bijdrage naar 80 miljoen euro.

Het RSP-ZZZ loopt tot en met 2020. Dit betekent dat wij de 80 miljoen euro de komende 12 jaar kunnen sparen. Wij stellen voor dit bedrag te dekken uit de jaarlijkse dividenden en eventuele superdividenden Essent. De 80 miljoen euro voor de Magneetzwefbaan zouden we financieren met de verkoop van de Essent aandelen. De mogelijkheden daarvoor zijn echter nog steeds onzeker. Daarom stellen we nu voor het dividend Essent in te zetten. Het dividend Essent is niet structureel opgenomen in het meerjarenbeeld, dus de inzet leidt niet tot een gat in de begroting. We denken daarmee de 80 miljoen euro de komende jaren te kunnen dekken. Mocht dat niet het geval zijn, dan zullen wij u daarvoor alternatieve dekkingvoorstellen doen. Ook de verkoop van de aandelen als dekkingsbron sluiten we in de toekomst niet uit.

Zoals we in de toelichting hebben aangegeven geldt er, ten aanzien van de waarde van de Essent aandelen voor alle regiopartijen, een vrijwaringclausule. Deze geldt voor het geval dat het rijksbeleid de mogelijkheden om de aandelen of de dividend-stroom te verzilveren onmogelijk maakt, dan wel zodanig inperkt dat onvoldoende opbrengst gegenereerd kan worden. De regio kan in een dergelijk geval niet gehouden worden aan de toegezegde cofinancieringsinspanning. Rijk en regio treden in dat geval in overleg met elkaar over de gevolgen voor het RSP-ZZZ.

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. in te stemmen met het RSP-ZZZ, zoals opgenomen in het concept-convenant en de toelichting op dit convenant;
- II. hiervoor de komende 12 jaar 80 miljoen euro beschikbaar te stellen, in principe te dekken uit de jaarlijkse dividenden en superdividenden Essent.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: RO 08.1574215

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011

Groningen,

Aan de raad,

1. Inleiding.

Hierbij bieden wij u het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011 aan.

1.1 Beleidskader.

In april 2007 heeft u de beleidsnota "Groningen: Duurzame Mobiliteit" vastgesteld. Hierin staat het beleid dat wij de komende periode voorstaan.

Onze doelstellingen uit de beleidsnota "Groningen: Duurzame Mobiliteit" betekenen fors investeren in de fiets, inzetten op een kwaliteitsprong in het openbaar vervoer (Kolibri en Regiotram) en maximaal benutten van de potentie van P+R. Veel autoverkeer leidt tot doorstromings- en leefbaarheidsproblemen. De komende periode neemt de druk op het wegennet verder toe en de problemen dus ook. Een goede balans vinden in oplossingen voor de doorstromingsproblemen en het behouden van een leefbare stad is voor ons de uitdaging. Voor de hoofdwegen (ringwegennet) zetten we in op een uitbreiding van de capaciteit. Maar in de stad zelf zijn de fysieke en milieugrenzen om de groei van de automobiliteit op te vangen in zicht. Daar is ons devies, regionaal openbaar vervoer tot in de stad en ketenmobiliteit (P+R). En we geven de verkeersveiligheid een impuls door veel aandacht voor verkeerseducatie en 30 km/h gebieden.

De nota "Groningen: Duurzame Mobiliteit" vormt de belangrijkste onderlegger voor de Meerjarenprogramma's Verkeer en Vervoer. In bijlage 1 is de tekst van de beleidsnota "Groningen: Duurzame Mobiliteit" opgenomen.

Het programma Verkeer en Vervoer en het programma van de Duurzaamste Stad zijn op elkaar afgestemd. Een fors aantal projecten binnen het programma Verkeer en Vervoer, denk aan stimuleren fietsgebruik, een toekomst OV-systeem, P+R e.d., past binnen de ambities om de duurzaamste stad te worden.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011

2

Op bijgevoegde CD-ROM treft u een overzicht aan van alle verkeers- en vervoersprojecten in de stad. Dit overzicht is ook via de gemeentelijke internetpagina beschikbaar. Het interactieve projectenoverzicht wordt in principe elk jaar met het opstellen van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer geactualiseerd. Mochten er lopende het jaar significante ontwikkelingen zijn, dan passen we de site tussentijds aan.

1.2 Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

In het Meerjarenprogramma geven we ieder jaar inzicht in de voortgang van de uitvoering van de infrastructuur- en verkeersprojecten. Bovendien geven we de stand van zaken rond de financiële dekking van deze projecten en mogelijke knelpunten weer. Het Meerjarenprogramma heeft daarmee een voortschrijdend karakter.

De projecten tot en met het jaar 2008 zijn hard voor wat betreft financiering en planning en in overeenstemming met de besluiten die uw raad bij de begrotingsbehandeling 2008 en in eerdere jaren heeft genomen. Bij de projecten voor de jaren daarna baseert het programma zich op schattingen. Op basis van toekomstige begrotingen na 2008 wordt jaarlijks het Meerjarenprogramma aangepast. Ook ten aanzien van (geschatte) kosten en mogelijke medefinanciering door andere overheden en subsidies is er vaak sprake van een momentopname. Veranderingen hierin beïnvloeden uiteraard het programma. Uw raad wordt, wanneer zich dat voordoet, op projectniveau en in het eerstvolgende Meerjarenprogramma geïnformeerd.

1.3 Staat V 2007.

In februari 2006 heeft u besloten dat wij één keer per jaar een rapportage aan u uitbrengen over de lopende projecten in het programma Verkeer en Vervoer, de zogenaamde staat V. Voor de projecten Van Ketwich Verschuurlaan, 30 km verkeersmaatregelen, 30 km Engelbert en kleine infrastructuur maatregelen is krediet verstrekt, maar die staan nog niet in de Staat V, omdat er geen (materiële) uitgaven in 2007 gedaan zijn. Een beschrijving van deze projecten is wel opgenomen in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Gezien de overlap met de inhoud van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer bieden wij u beide nota's gelijktijdig aan.

Dit betekent ook dat het Meerjarenprogramma summier is op die onderdelen die in de Staat V zijn opgenomen. Het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer concentreert zich op ontwikkelingen binnen het programma, projecten die in studie zijn en nog te starten activiteiten en projecten. Tevens is er een aantal verkeersprojecten die onderdeel zijn van grote projecten en middels de Staat P worden verantwoord.

2. Investeringsbeeld 2008-2011.

2.1 Keuzes gemeentebegroting.

Met de begroting 2007 zijn nieuwe middelen beschikbaar gekomen voor fiets-projecten en (kleine) verkeersprojecten. Voor fietsmaatregelen is € 6 miljoen (€ 3 miljoen incidenteel in 2007 en 2009) beschikbaar. Voor overige verkeersmaatregelen is in de periode 2007-2010 jaarlijks € 100 duizend structureel beschikbaar. Een groot deel van de kleine en middelgrote verkeers- en vervoersprojecten van de komende periode wordt hieruit gefinancierd.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011

3

Met de begroting 2008 zijn middelen beschikbaar gekomen voor het opknappen van de Diepenring (€ 2,25 miljoen), een fietsenstalling in de Oostwand van de Grote Markt (€ 3,35 miljoen), planvorming van het Stationsgebied Zuid (€ 500 duizend in 2008 en € 500 duizend in 2009) en is dekking geregeld voor onze jaarlijkse bijdrage aan de ringwegprojecten (in 2010 € 350 duizend en vanaf 2011 € 454 duizend).

2.2 BDU.

In de dekkingsvoorstellen is er rekening meegehouden dat structureel BDU-middelen beschikbaar zijn. In 2008 en 2009 hebben wij de zekerheid over een vaste bijdrage uit de BDU. Dit vaste bedrag is gebaseerd op ons deel in het peiljaar 2004 van € 3.769.511,-- maar stijgt geïndiceerd. De BDU is een 50% subsidieregeling. Omdat niet alle kosten declarabel zijn, zoals plankosten, betekent dat jaarlijks *minimaal* hetzelfde bedrag aan eigen middelen tegenover dit BDU-bedrag moet staan. Gemakshalve gaan wij uit van een verhouding 60% eigen middelen en 40% BDU.

Sinds 2001 is in onze jaarlijkse BDU aanvraag een bedrag van € 454.000,-- voor de aanpak van de ringwegen opgenomen. Ook de komende jaren is dit een vast onderdeel van BDU-aanvraag. De afgelopen jaren was de Berlagebrug een fors aandeel van de BDU-aanvraag (€ 7,65 miljoen verspreid over de periode 2005 tot en met 2008). In BDU 2008 is daarvoor het laatste deel aangevraagd en toegekend.

2.3 ZZL Alternatief pakket.

Eind 2007 werd duidelijk dat het kabinet de Zuiderzeelijn definitief afwijst. Dit betreuren wij omdat deze snelle openbaar vervoerlijn het noorden meer economische en sociale verbondenheid had gegeven met de Randstad. Dat was goed voor het noorden maar ook voor Nederland.

Met het wegvallen van de Zuiderzeelijn komt er financiering vrij voor projecten in het noorden. In totaal is voor het alternatieve pakket, het zogenaamde regiospecifieke pakket (RSP), € 2,63 miljard beschikbaar waarvan € 1,96 miljard door het Rijk en € 0,67 miljard door de decentrale overheden in het noorden wordt ingebracht. Bovenop het RSP is er € 200 miljoen door het Rijk vanuit het MIRT voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg ter beschikking gesteld. In het RSP zit een breed scala van projecten op gebied van bereikbaarheid en economie, verspreid over de provincies Friesland, Groningen en Drenthe. De bereikbaarheidsprojecten met een directe relatie met onze stad zijn:

- Aanpak Zuidelijke Ringweg Groningen.
- Qliners Heerenveen-Groningen.
- Kolibri eerste fase*.
- Groningen Centrale Zone.
- Spoorlijn Heerenveen-Groningen.
- Spoorlijn Leeuwarden-Groningen.

** Onderdeel van Kolibri eerste fase is een substantieel bedrag voor de Regiotram. Hierdoor wordt realisatie van een tweede tramlijn na CS-Zernike opportuun.*

Momenteel overstijgen de kosten de dekking en wordt er onderling tussen de noordelijke decentrale overheden en met het Rijk onderhandeld over de definitieve

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011

4

invulling van het pakket. Deze ontwikkeling maakt dat in ieder geval de infrastructuurprojecten met topprioriteit: Regiotram en Zuidelijke Ringweg, dicht bij een definitieve financiering zijn. De planvorming en uitvoering van deze twee grootschalige projecten is zo de komende periode een prominent onderdeel binnen het programma Verkeer en Vervoer.

3. Het Meerjarenprogramma 2008-2011.

In het Meerjarenprogramma 2008-2011 zijn de projecten opgenomen uit de nota Groningen: Duurzame mobiliteit.

Het programma bestaat uit een lijst projecten, ingedeeld in categorieën, met een globale planning naar uitvoeringsjaar en een beeld van de dekkingsmiddelen (Nieuw Beleid, OZB, BDU, e.d.) per project. Ook zijn projecten opgenomen, waarvan de uitvoering en financiering vooral een verantwoordelijkheid is van Rijk en/of provincie, maar die grote invloed hebben op het Groningse verkeersnetwerk. Tot slot zijn integrale projecten opgenomen die een belangrijk verkeersaspect hebben.

Het programma verkeer en vervoer is ingedeeld in de volgende categorieën:

1. Fiets.
2. Openbaar Vervoer.
3. Auto.
4. Parkeren.
5. Goederenvervoer.
6. Verkeersveiligheid (gedragsbeïnvloeding).

In de bijgaande tabellen is voor alle projecten binnen de 6 genoemde categorieën de globale planning weergegeven (wit = planvorming, zwart = uitvoering), het krediet- of investeringsbedrag en de dekking. Vanzelfsprekend zijn investeringsbedragen, waarvoor nog geen krediet beschikbaar is gesteld, gebaseerd op voorlopige ramingen en zijn de aangegeven dekkingsmiddelen voor de jaren 2009 en verder onder voorbehoud. De dekkingsmiddelen voor de jaren tot en met 2008 zijn conform de begroting.

Voor de afzonderlijke projecten binnen het programma geldt dat op het moment dat het plan, de kosten en eventuele externe dekkingsmiddelen gedetailleerd zijn gespecificeerd, een raadsvoorstel aan u wordt voorgelegd. Op dat moment stelt uw raad het krediet definitief ter beschikking.

4. Fiets.

4.1 Fietsstroken Roderwolderdijk.

De financiering van deze fietsstroken vindt plaats uit de exploitatie van het bedrijventerrein Westpoort. De uitvoering is gestart en oplevering is in 2008.

4.2 Fietsbrug ACM.

Zie Staat V 2007.

4.3 Fietsbrug Aduarderdiep.

Zie Staat V 2007.

4.4 Fietsstroken Iepenlaan.

Zie Staat V 2007.

4.5 Fietsprojecten gefinancierd uit andere projecten.

In het programma staat een aantal maatregelen opgenomen, waarvoor vanuit het programma Verkeer en Vervoer geen specifieke dekking wordt geregeld. Dekking vindt plaats vanuit diverse exploitaties of door het meeliften met grootschalige projecten. Het betreft:

1. fietspad A7 Piccardthof (dekking: onderdeel van het Langmanpakket);
2. asfaltering fietspaden Noordelijke Ringweg beide zijden en asfaltering tunnel Bedumerweg (dekking: onderdeel van de reconstructie Noordzeebrug en Bedumerweg);
3. fietspad de Verbetering (dekking: exploitatie Noordzuidroute);
4. fietstunnel Euvelgunnetracé ter hoogte van Eemspoort (dekking: exploitatie Meerstad);
5. fietsbrug Euvelgunnetracé ter hoogte van Driebond (nog geen dekking);
6. fietstunnel Helperzoom-Europapark onder het station Europapark (dekking: exploitatie Europapark);
7. fietsbrug Eemskanaal ter hoogte van Ikea (nog geen dekking);
8. fietstunnel Meeuwerderweg (dekking: exploitatie Europapark).

Ad 4) De fietstunnel Euvelgunnetracé ter hoogte van Eemspoort is onderdeel van het bestek Euvelgunnetracé, wordt in 2008 uitgevoerd en is bij de oplevering van het Euvelgunnetracé beschikbaar.

Ad 6) De uitvoering van het permanente Station Europapark loopt achter op de planning in het vorige Meerjarenprogramma. Daarmee is ook de planning voor de fietstunnel tussen Helperzoom en Europapark naar achter geschoven.

Ad 8) De uitvoering van de fietstunnel onder Zuidelijke Ringweg start in 2008 en oplevering is naar verwachting ook in 2008. De kosten bedragen € 2 miljoen en worden gedekt door de exploitatie Europapark.

4.6 Stadfietsen.

In het kader van het project Stadsfietsen is in 2007 een proef gehouden met gratis bewaakte stallingen, spitsrekken en rode lopers in de binnenstad. Doelstelling was om zonder restrictieve maatregelen enige ordening in de grote aantallen gestalde fietsen in de binnenstad te brengen en zo weer vrij baan te geven aan de voetgangers. De proef is geëvalueerd en het voorstel voor vervolg wordt in maart aan u voorgelegd.

4.7 Fietsparkeren in de wijken.

In de oude wijken, waar de ruimte op de trottoirs beperkt is en de huizen veelal niet over een achterom beschikken naar een schuur, is een grote druk van gestalde fietsen op de openbare ruimte zichtbaar. In de nota Duurzame Mobiliteit kondigen wij aan op zoek te gaan naar oplossingen. Door grote werkdruk heeft de geplande voorbereiding in 2007 en uitvoering in 2008 niet plaatsgevonden. De planning schuift een jaar op; hierbij gaan wij in gesprek met de wijken naar oplossingen zoeken.

4.8 Maatregelenpakket Stap Op Deel 1.

De planvorming voor de fietsbrug Plataanlaan is eind 2007 gestart. In de BDU voor 2008 is € 1,2 miljoen toegekend aan de fietsbrug Plataanlaan, waarmee het beoogde BDU-deel binnen is. Begin 2008 komen wij met een aanvraag voor een voorbereidingskrediet.

De planvorming voor het fietspad Duinkerkenstraat en het fietspad Antwerpenlaan begint in 2008.

De overige onderdelen van Stap Op zijn in 2007 opgepakt. Zie Staat V 2007.

4.9 Maatregelenpakket Stap Op Deel 2.

De maatregelen Stap Op Deel 2 staan indicatief in het programma. Medio 2008 wordt een nadere invulling gegeven aan dit maatregelenpakket, waarbij wederom ruimte is voor wensen van Stadlagers. Medio 2008 komen wij daarover met een voorstel aan uw raad.

5. Openbaar Vervoer.

5.1 Tram CS-Zernike en Regiotram.

Sinds september 2007 is het projectbureau Regiotram gestart. De Regiotram is nadrukkelijk onderdeel van het programma Verkeer en Vervoer. De ontwikkelingen rond de tram gaan snel en kennen een eigen dynamiek, waarbij de verantwoording separaat richting uw raad verloopt. In april worden de denklijnen van het projectbureau Regiotram publiek.

5.2 Busbaan Peizerweg.

OV-as Peizerweg 1 (busbaan parallel aan Koeriersterweg).

Het ontwerp voor een busbaan langs de Koeriersterweg over het NS-terrein tot aan de Paterswoldseweg is gereed. In mei 2008 wordt het plan aan u voorgelegd, waarbij de kosten binnen de gestelde € 2,4 miljoen liggen. De uitvoering vindt in 2008 en 2009 plaats. Zie ook Staat V 2007.

OV-as Peizerweg 2 (Paterswoldseweg-Emmaviaduct).

In 2005 is een globale verkenning uitgevoerd voor het gedeelte tussen de kruising Koeriersterweg-Paterswoldseweg en het Hoofdstation. De destijds voor de hand liggende oplossing was een route over het Nelfterrein en een brug over het Noord-Willemskanaal om vervolgens gebruik te maken van het Emmaviaduct. De kosten voor dit project zijn in de verkenning globaal geraamd op € 8 miljoen, waarbij een aantal onderdelen niet is beschouwd.

In de zomer van 2007 is nogmaals naar deze variant gekeken, waarbij een aantal niet eerdere voorziene vragen naar boven kwamen op vooral nautisch gebied. De complexiteit van dit project maakt dat wij nu uitgaan van een hoger budget. Vanuit het regiofonds was al € 4 miljoen beschikbaar. In het vorige Meerjarenprogramma gingen we uit van € 4 miljoen uit eigen middelen (OV-voorziening) en BDU. In het kader van de quickwins fase 2 van het Rijk is via de regio met succes € 4 miljoen subsidie aangevraagd, waardoor er nu een totale dekking ligt van € 12 miljoen. Gezien de complexiteit

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011

7

denken wij medio 2009 een plan aan u te kunnen presenteren. De uitvoering van dit laatste onderdeel van de HOV-as west en daarmee de afronding van de totale busbaan staat gepland in 2011.

In 2007 is in het kader van de BDU 2008 met succes € 1,23 miljoen BDU voor dit project aangevraagd. In totaal zetten wij in op een BDU-aandeel van € 2 miljoen.

5.3 Station Europapark.

Vanaf 1 oktober 2007 is het tijdelijke station Europapark geopend. Voor het permanente station was de oorspronkelijke planning openstelling in december 2010. De huidige planning laat zien, dat dit waarschijnlijk niet gehaald kan worden. De opening wordt nu in december 2011 voorzien. In het voorjaar ontvangt u van ons een voorstel waarin de stand van zaken wordt toegelicht en wordt ingegaan op de financiële dekking die wij voor ogen hebben.

5.4 Toegankelijkheid haltes.

Om de komende jaren het openbaar vervoer in de stad toegankelijker te maken voor vooral ouderen, gehandicapten en ouders met kinderwagens willen wij de toegankelijkheid van veel haltes verbeteren. Ook in 2008 gaan we hier mee verder. Zo worden zeven haltes aan het Gedempte Zuiderdiep en twee haltes aan de Munnekeholm verhoogd, zodat een gelijkvloerse instapmogelijkheid ontstaat. De totale kosten van deze maatregel bedragen circa € 190.000,--, waarvan € 55.000,-- komt van subsidie provincie, € 35.000,-- vanuit het regiofonds en € 44.000,-- vanuit het OV-bureau. In maart leggen wij hierover een voorstel aan u voor.

5.5 Dynamische reisinformatie.

In de nota Duurzame mobiliteit stellen we ons tot doel om de reisinformatie eenvoudig toegankelijk te maken en up-to-date te laten zijn. Met nieuwe technieken (dynamische reisinformatiesystemen) kan de reiziger deze informatie worden gegeven. Wij willen in ieder geval op de belangrijkste knooppunthaltes in de stad een dergelijk systeem introduceren. Hiervoor is € 300.000,-- eigen middelen OV- voorziening beschikbaar. In 2008 wordt dit samen met het OV-bureau opgepakt.

5.6 Bijdrage projectorganisatie Zuiderzeelijn.

Er lag een langjarige afspraak dat alle partners bijdragen aan de projectorganisatie van de Zuiderzeelijn. Ons aandeel daarin was jaarlijks € 30.000,--. Dekking voor de periode t/m 2010 werd gevonden binnen het programma Verkeer en Vervoer budget verkeersmaatregelen-reconstructies. Nu de Zuiderzeelijn definitief van de baan is en de projectorganisatie wordt opgeheven, vervalt vanaf 2008 deze claim. De resterende € 90.000,-- uit het budget verkeersmaatregelen-reconstructies wordt ingezet op kleine verkeers- en verkeersveiligheidsprojecten.

6. Auto.

6.1 Reconstructie knoop Noordelijke Ringweg/Westelijke Ringweg.

Zie Staat V 2007.

6.2 Reconstructie Noordzeebrug/Bedumerweg.

Zie Staat V 2007.

6.2 Oostelijke Ringweg.

Er ligt een afspraak met de provincie om naar analogie van de Westelijke en Noordelijke Ringweg in de periode 2001-2009, ook in de periode 2010-2014 middelen te sparen voor het opwaarderen van de Oostelijke Ringweg. Voor de gemeente gaat het om een bedrag van € 454.000,- eigen middelen en € 454.000,- BDU. De provincie heeft de Oostelijke Ringweg van het Rijk in beheer en daarbij is een afkoopsom meegegeven door het Rijk. Deze afkoopsom, samen met het gezamenlijke spaarbedrag over die periode, vormt de basis om de Oostelijke Ringweg ongelijkvloers te maken. In 2007 is begonnen aan het opstellen van een eindbeeld voor een ongelijkvloerse Oostelijke Ringweg. In de tweede helft van 2008 presenteren wij u dit eindbeeld. Daarna start een gefaseerde uitvoering van het ongelijkvloers maken van de kruisingen.

6.3 Langmanpakket en Euvelgunnetracé.

Zie Staat V 2007.

6.4 Berlagebrug.

Zie Staat V 2007.

6.5 Sontbrug.

De aanpak van de Eemskanaalzone valt uiteen in een tweetal hoofdcomponenten: de herontwikkeling van deelgebieden en de aanleg van infrastructuur. De deelgebieden worden volgens de afgesproken fasering in voorbereiding en uitvoering genomen. De aanleg van de infrastructuur moet op een andere manier gefinancierd worden. Zo wordt de Berlagebrug volledig uit eigen middelen en BDU betaald. De overige infrastructuur zal voor een substantieel deel moeten worden bekostigd uit exogene middelen in de vorm van subsidies, maar vooral vanuit de reservering die in de exploitatieopzet van Meerstad is gedaan. In 2007 is duidelijk geworden dat de financiering mogelijkheden biedt om al tussen 2011 en 2013 een substantieel deel van de infrastructuur uit te voeren. Daarmee kan de Sontbrug eerder worden uitgevoerd. In december 2007 heeft u een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld voor dit project.

6.7 Afmaken Noordzuidroute.

De Noordzuidroute wordt de komende jaren in samenhang met de nieuwe woonwijk De Held III en de reconstructie Reitdiepplein voltooid. De realisatie van de Noordzuidroute binnen De Held III is onderdeel van de bouwexploitatie van dit project. Voor het resterende deel (tussen De Held III en de Friesestraatweg) is een kostprijs geraamd van € 1,3 miljoen. Vanuit de nota nacalculaties 2002 en 2005 is € 900.000,- bestemd voor dit project. Een tekort van € 400.000,- resteert. Hiervoor wordt BDU aangevraagd.

6.8 Aansluiting Westpoort op A7.

Voor het bedrijventerrein Westpoort wordt een nieuwe verkeersaansluiting op de A7 gemaakt. Hiermee wordt Westpoort ontsloten. De werkzaamheden zijn eind 2005 gestart. De planning is gericht op ingebruikname van de nieuwe wegverbinding in

2010. De dekking vindt plaats vanuit de exploitatie van Westpoort.

6.9 Ontsluiting Martiniziekenhuis.

De nieuwe ontsluiting van Martiniziekenhuis wordt momenteel uitgevoerd, waarbij de fietsstroken langs de Van Swietenlaan gereed zijn; de ontsluitingsweg en busbaan over het terrein zijn nagenoeg gereed. De busbaan over het ziekenhuisterrein wordt eind 2008 in gebruik genomen en aan de westkant van de Paterswoldseweg zijn fietsvoorzieningen gekomen.

6.10 Binnenstad Zuidoost.

Autoluwe Steentilstraat.

In mei 2007 is het Damsterdiep tijdelijk afgesloten geweest. Dat was een testcase voor de huidige situatie, waarbij het Damsterdiep lange tijd is afgesloten. Uit deze testcase bleek dat de verwachte extra drukte op de Steentilstraat niet optrad en dat de straat daarom geen noodzakelijke omleidingsroute is. Daarmee is het argument vervallen om te wachten met het herinrichten van de Steentilstraat als autoluwe straat tot na de oplevering van het Damsterdiep. Wij hebben het voornemen deze maatregelen naar voren te schuiven, zodat bij de oplevering van het Damsterdiep ook de looproute naar de binnenstad via de Steentilstraat op orde is. Er ligt een dekking van € 200 duizend uit het budget kleine reconstructies en verkeersmaatregelen.

Herinrichting Diepenring.

Ten aanzien van de reconstructie noordelijke en oostelijke Diepenring geldt dat de uitvoering gekoppeld is aan de realisatie van de Damsterdiepgarage. De voortgang bij de Damsterdiepgarage maakt dat de planvorming voor dit project in 2008 kan beginnen. In het kader van de begroting 2008 is hiervoor door u € 2,25 miljoen beschikbaar gesteld. Hiervoor wordt een eerste fase van de Diepenring heringericht. De komende periode ligt de focus op het opstellen van visie op de Diepenring die ook doorvertaald worden naar de latere fases in de uitvoering. Gezien de samenhang van beide projecten en de ideeën om het Kattendiep aantrekkelijker te maken, beschouwen wij dit project onder één noemer: Binnenstad Zuidoost. Recent heeft u hierover van ons een brief ontvangen.

6.11 Doorstroming Van Ketwich Verschuurlaan/Laan Corpus den Hoorn.

De doorstromingskwaliteit en verkeersveiligheid van de Laan Corpus den Hoorn (nabij het Noord-Willemskanaal) en de Van Ketwich Verschuurlaan willen we verbeteren. Ter beperking van het aantal onnodige stops worden de verschillende verkeerslichten op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan beter op elkaar afgestemd. Ook wordt bekeken of het met minder kruispunten kan en of de vormgeving kan worden verbeterd. Vanuit het budget verkeersmaatregelen-reconstructies en BDU reserveren wij € 1 miljoen voor dit project. In 2008 wordt een voorstel uitgewerkt en aan u voorgelegd.

6.12 Planstudie Zuidelijke Ringweg.

In 2007 is een MIT verkenning uitgevoerd onder leiding van Rijkswaterstaat Noord Nederland in samenspraak met de provincie en ons. Hiermee hebben we voldaan aan de eis van het ministerie van Verkeer en Waterstaat om een verkenning conform de richtlijnen van het Meerjaren Investeringsprogramma Transport (MIT). Een MIT

verkenning is nodig om de vervolgstap te mogen maken naar een planstudie, waarbij de tracés/oplossingen minutieus worden uitgewerkt en beoordeeld op alle relevante aspecten waaronder milieu. Een inspraaktraject hoort hier ook bij. Wij hebben u het rapport van de MIT verkenning toegestuurd. Nu uit het RSP en MIRT geld beschikbaar komt voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg start in 2008 de planstudie. Dit is een zorgvuldig en langdurig proces van ongeveer twee jaar. Al met al kan worden geconcludeerd dat na jaren van discussie een structurele oplossing van € 600 miljoen voor de bestrijding van capaciteitsproblemen van de Zuidelijk Ringweg dichtbij is.

6.13 Regattaweg.

Tijdens de inspraakavond over de geplande ontwikkelingen rond de Waterknoop werd door omwonenden specifiek ingezoomd op het kruispunt Regattaweg/Pop Dijkemaweg/Rijksweg. De problemen op dit punt spitsen zich toe op de verkeersveiligheid en doorstroming. Een eerste verkenning van de problematiek laat zien dat met een gering aantal aanpassingen de verkeersveiligheid op dit punt kan worden verbeterd en de doorstroming geoptimaliseerd. Een eerste schatting van de kosten voor de benodigde maatregelen is geraamd op circa € 250.000,-. In 2008 wordt het project verder uitgewerkt. De dekking staat vooralsnog pm.

7. Parkeren.

7.1 Parkeergarage Damsterdiep.

Zie Staat V 2007.

7.2 Parkeergarage CiBoGa.

Zie Staat V 2007.

7.3 Parkeergarage Forum.

In het kader van de Grote Markt Oostzijde wordt de huidige Nabergarage opgeheven en vervangen door een nieuwe garage onder het Forum. Een grootschalige fietsenstalling is onderdeel van de garage. In de begroting van 2008 heeft u € 3,35 miljoen ter beschikking gesteld voor de fietsenstalling Oostwand. De omvang van de stalling wordt de komende periode onderzocht en voor de zomer bieden wij u hierover een voorstel aan.

7.6 P+R Euroborg.

Sinds december 2007 is er een P+R-halte ingericht aan de Bornholmstraat nabij het tijdelijke parkeerterrein P3 en rijdt er een P+R-bus. Momenteel worden voorbereidende werkzaamheden verricht en 1 maart 2008 start het ombouwen van P3 tot een kwalitatief hoogwaardig P+R-terrein. Rond de zomer is het project en daarmee de eerste fase van dit project gereed. In de tweede fase wordt er een directe aansluiting op de A7 gemaakt en het aantal parkeerplaatsen vergroot.

7.7 P+R Haren.

In december 2007 is het transferium in gebruik genomen en rijdt er een speciale P+R-bus die na het station en centrum doorrijdt naar P+R Euroborg. In 2008 vinden er nog afrondende werkzaamheden plaats aan het transferium.

7.8 P+R Hoogkerk.

In 2007 is na een moeizame periode van enkele jaren een doorbraak bereikt op het transferium Hoogkerk. Het ontwerp is vastgesteld en de financiering is rond. In totaal gaat het om een budget van € 14 miljoen dat uw raad in december 2007 ter beschikking heeft gesteld. Nadat de bestemmingsplanprocedure is doorlopen, start de uitvoering eind 2008. Opening van P+R Hoogkerk is voorzien in 2010.

7.9 P+R Zernike.

In het eindbeeld van onze P+R-voorzieningen ligt de P+R Zernike dicht op de toe- en afrit van de Noordelijke Ringweg en wordt die bediend door de tram. Nu de besluitvorming over de tram CS-Zernike heeft plaatsgevonden, is er zekerheid over de komst van de P+R Zernike bij de Noordelijke Ringweg. Wij staan daarom een versnelde realisatie van dit terrein voor, dat alvast wordt bediend met de bestaande buslijnen naar Zernike. Vooralsnog denken wij aan een investering van € 3,5 miljoen. Door het inzetten van het budget kleine verkeersprojecten en reconstructies gecombineerd met BDU is het mogelijk een bedrag van tussen de € 2,5 en € 3 miljoen te reserveren. Het realiseren van P+R-voorzieningen is een speerpunt in het regionale beleid. Daarom willen wij een claim bij het regiofonds doen voor de resterende financiering. Het project wordt in het voorjaar van 2008 gestart in samenspraak met het projectbureau Regiotram.

8. Goederenvervoer.

8.1 Stadsdistributie binnenstad.

In het kader van de Binnenstadvisie wordt een voorstel uitgewerkt. De lijn daarbij is geen uitbreiding van venstertijden, geen verruiming van regels rond ontheffingen en vooralsnog geen selectief toegangssysteem.

9. Verkeersveiligheid (gedragsbeïnvloeding).

9.1 Afronden 30 km/h gebieden w.o. Engelbert, Middelbert en Dorkwerd.

De afgelopen jaren is invulling gegeven aan het landelijke beleid "Duurzaam Veilig" met het inrichten van 30 km/h gebieden in de woonwijken. Dit traject is in de stad grotendeels afgerond. In 2008 voeren wij een quickscan uit of de huidige inrichting voldoet en naar nog resterende gebieden, waar nodig worden aanvullende maatregelen getroffen. De Kerkstraat wordt daarbij in ieder geval nader beschouwd. In de M.L. Kinglaan worden de drempels in 2008 vervangen.

Conform Duurzaam Veilig worden de dorpskernen Engelbert, Middelbert en Dorkwerd als 30 km/h gebied ingericht. Voor Dorkwerd is in samenspraak met de bewoners in 2007 een plan gemaakt dat in 2008 wordt uitgevoerd. De planning van de 30 km/h gebieden in Engelbert en Middelbert loopt uit door capaciteitsproblemen. In 2008 worden voor deze kernen plannen opgesteld en de bedoeling is om die in 2009 uit te voeren. In 2007 is in het kader van de BDU 2008 met succes € 350.000,- BDU aangevraagd.

9.2 Schoolomgevingen en schoolthuisroute.

In 2007 is uitvoering gegeven aan het schoolomgevingenplan. Voor alle omgevingen van basisscholen willen wij de verkeersveiligheid laten toenemen door het aanbrengen van herkenbare elementen, o.a. vrolijk gekleurde paaltjes, wegmarkering en bebording. De uitvoering gaat voorspoedig en de scholen zijn enthousiast. Over de uitvoering heeft u recent een brief van ons ontvangen. In de plannen worden de kindvriendelijke routes meegenomen. Er is gestart met 10 basisscholen en 3 kindvriendelijke routes. Een aantal daarvan is in 2007 al op straat uitgevoerd; de anderen volgen in de eerste helft van 2008. In 2008 worden bovenop de al gestarte scholen nog eens 12 basisscholen aangepakt. Het project is door de aanpak en het enthousiasme van de scholen flink in de versnelling geraakt. We hebben in de nota Duurzame mobiliteit aangegeven in vier jaar € 900 duizend in schoolomgevingen en € 200 duizend in schoolthuisroutes te willen investeren. Voor 2007 is € 225.000,- in het Meerjarenprogramma van 2007-2010 geactiveerd; voor 2008 wordt hetzelfde bedrag gevraagd. Daarnaast willen we graag € 200 duizend voor de schoolthuisroutes activeren.

9.3 Kleine verkeersprojecten.

Zie Staat V 2007.

9.4 Verkeerseducatie.

In 2007 hebben we een aantal nieuwe projecten uitgevoerd op gebied van verkeerseducatie en daarmee het verkeerseducatieprogramma nieuw elan gegeven. De reacties zijn onverdeeld positief. Op deze ingeslagen weg gaan wij in 2008 door. Wij willen in de periode 2008-2010 jaarlijks voor € 96.000,- aan activiteiten uitvoeren. De helft van de dekking komt uit subsidie van de provincie en de andere helft wordt gevonden in het budget verkeersmaatregelen-reconstructies in de begroting 2007. Hierbij vragen wij u om dit krediet voor 2008 ter beschikking te stellen. De provinciale subsidie voor verkeerseducatie staat onder druk. Dit betekent dat de provinciale bijdrage (nu € 45.000,-) niet meegroeit met de indicering die wij graag zien voor verkeerseducatie.

9.5 Week van de vooruitgang.

In 2005 is als opvolger van de autoloze zondagen voor het eerst de week van de vooruitgang georganiseerd. Elk jaar wordt een week lang aandacht besteed aan alternatieve vormen van vervoer. Ook in 2008 willen wij bijdragen aan de organisatie van deze week. In het kader van de Duurzaamste Stad is een bedrag van € 25.000,- ter beschikking gesteld aan een extra impuls aan communicatie over alternatieve vervoerswijzen. Eind 2007 hebben we een enquête laten uitvoeren onder de Stadgers over de bekendheid van de week van de vooruitgang. Die bleek gering. De uitdaging voor 2008 ligt erin, in analogie aan de verkeerseducatie, weer nieuw elan in dit aspect van ons verkeerbeleid te krijgen. In deze nota vragen wij een krediet aan van € 28.000,- uit het programma Verkeer en Vervoer. Dit budget wordt gedekt uit verkeersmaatregelen-reconstructies.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011

13

Begrotingswijzigingen

Begrotingswijziging 2008							
Betrokken diensten)		RO/EZ					
Naam voorstel		Meerjarenprogramma Verkeer & Vervoer 2008-2010					
Incidenteel / Structureel		Incidenteel					
Soort wijziging		Exploitatie					
Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05	Verkeer & Vervoer (Week vd vooruitgang)	28.000		28.000-		28.000	-
7.05	Verkeer & Vervoer (Verkeerseducatie)	51.000		51.000-		51.000	-
Totale begrotingswijziging		79.000	-	79.000-	-	79.000	-
Begrotingswijziging 2008							
Naam voorstel		Meerjarenprogramma Verkeer & Vervoer 2008-2010					
Incidenteel / Structureel		Incidenteel					
Soort wijziging		Investering					
Tijdsplanning krediet		2008-2010					
Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05	Verkeer & Vervoer (kleine infrastr. aanpassingen)	80.000		80.000-			80.000-
7.05	Verkeer & Vervoer (aanpak schoolomgevingen)	225.000		225.000-			225.000-
7.05	Verkeer & Vervoer (school thuisroutes)	200.000		200.000-			200.000-
Totale begrotingswijziging		505.000	-	505.000-	-	-	505.000-

10. Voorstel.

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011 vast te stellen;
- II. uit de incidentele Fietsnota-middelen jaarschijf 2007 (€ 79.000,-) beschikbaar te stellen:
 1. € 96.000,- voor het programma verkeerseducatie met aanvullende dekking van € 45.000,- BDU-verkeerseducatie;
 2. € 28.000,- voor de "Week van de vooruitgang 2008";
- III. een krediet ter beschikking te stellen van € 80.000,- voor kleine infrastructurele aanpassingen met als dekking structureel nieuw beleid jaarschijf 2007, onderdeel verkeersmaatregelen-reconstructies;
- IV. een krediet ter beschikking te stellen van € 225.000,- voor de aanpak van schoolomgevingen met als dekking structureel nieuw beleid jaarschijf 2007, onderdeel verkeersmaatregelen-reconstructies;

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011

14

- V. een krediet ter beschikking te stellen van € 200.000,-- voor de schoolhuisroutes met als dekking structureel nieuw beleid jaarschijf 2007, onderdeel verkeersmaatregelen-reconstructies;
- VI. de gemeentebegroting 2008 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Staat V

Bestuursdienst
Telefoon (050) 3678342/ J.J. Haringsma
Onderwerp Staat V



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

GRIFFIE
reg.nr. GR08.1591484
ingek. 29 FEB 2008
class. -2.07.5
te beh. door: GR
kopie gez. aan:

Datum 29 FEB 2008

Bijlage(n) 1

Ons RO 08.157.1925

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Bijgaand doen wij u toekomen de staat V met peildatum 31 december 2007. De staat V is een rapportage over de stand van zaken van alle in uitvoering zijnde Verkeer en Vervoer projecten. Tegelijkertijd met deze staat V wordt u het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer aangeboden, waarin een doorkijk van de plannen voor de komende jaren wordt gegeven.

Achtergrond

Vanaf 2007 wordt twee keer per jaar gerapporteerd over de grondexploitatie projecten (staat P) die in uitvoering zijn. Daarnaast wordt vanaf 2007 één keer per jaar een rapportage opgesteld over de lopende projecten die voortkomen uit het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Naast de informatiewaarde voor uw raad is de staat V ook een belangrijk intern beheersings- en stuurinstrument voor de dienst.

Tussen de projecten van staat V en de staat P bestaan belangrijke verschillen. De staat P projecten betreffen vrijwel allemaal projecten met grondtransacties en kennen een langere doorlooptijd. Ook het verbonden risicoprofiel van deze projecten is door deze verschillen significant afwijkend. Bij de staat P wordt daarom een afzonderlijke Rapportage Grondbedrijf gemaakt waarin uitgebreid op deze aspecten wordt ingegaan als ook op het grondbezit van de gemeente.

Raadsvoorstel - Staat V

Volgvel 1

Beleid

De beleidsmatige afwegingen voor de keuze van projecten zijn door uw raad vastgesteld in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2007 – 2010, vastgesteld op 25 april 2007, nr. 6^E. De structuur van dit programma is gehanteerd voor deze staat V (Verkeer en Vervoer). Dat betekent dat de staat V is ingedeeld in de volgende categorieën:

- Fiets
- Openbaar Vervoer
- Auto
- Parkeren
- Verkeersveiligheid.

Tevens heeft uw raad op 28 maart 2007 de Nota “Stap Op! Fietsmaatregelen 2006-2010” vastgesteld. De projecten van dit (deel-)programma zijn verantwoord onder de categorie Fiets.

Aandachtspunten

In de rapportage wordt per categorie en per project uitgebreid ingegaan op de stand van zaken. Een aantal highlights:

- de investeringen in de *parkeergarage gasfabriekterrein* zijn in 2007 weer op gang gekomen;
- het projectbureau *Tram in de stad en regio* is per 1 oktober 2007 van start gegaan;
- het project *Stap op 2007-2008 Wensen van stadgers* is gestart en inmiddels zijn er van de zeven geselecteerde projecten twee gerealiseerd (asfaltering fietspaden Eikenlaan en proef met bewaakte rijwielstallingen);
- de aanleg van de brug over het *Berlagetracé* loopt vertraging op als gevolg van de verwerving van de gronden. De verwachte opleverdatum is medio 2010;
- voor de *Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen* zal in 2008 aan u een herziene exploitatiebegroting worden voorgelegd. De laatste door u vastgestelde begroting dateert van 2003;
- in het project *Aanpak schoolomgeving 2007* is gestart met acht scholen (i.p.v. vier gepland). Daarnaast is in 2007 gewerkt aan drie (gepland twee) kindvriendelijke routes door de gehele wijk Hoogkerk.

Tenslotte

Het is de eerste keer dat de staat V in deze vorm aan uw raad wordt aangeboden. Wij verzoeken u hier vertrouwelijk mee om te gaan vanwege de –overigens beperkte- strategische informatie die de staat V bevat.

We hebben beoogd om daarmee voldoende informatiewaarde te creëren en vernemen graag uw reactie hieromtrent.

De staat V maakt eigenlijk deel uit van ook andere stukken, die een sterke relatie hebben met de rekening. De staat P is daarvan een bekend voorbeeld.

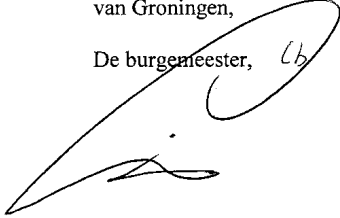
Raadsvoorstel - Staat V

Volgvel 2

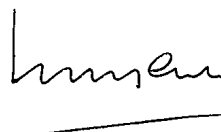
Om die reden staan wij meer samenhang in verschijning en bespreking van die stukken voor. Wij hebben daartoe voor het vervolg om nader advies gevraagd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester, *cb*



De secretaris,



Raadsvoorstel - Collegenbrief Parkeren en Lokaal Akkoord

Bestuursdienst
Telefoon (050) 367 83 04/ C.J. van der Klaauw
Onderwerp Parkeren en Lokaal Akkoord



De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

GRIFFIE	
reg.nr.	GR08.1572634
ingek.	- 8 FEB 2008
class.	- 2.07.51
te beh. door:	GR
kople.gaz. aan:	dagmail 6/2

Datum 08 FEB 2008

Bijlage(n) -

Ons RO08.1568063

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

Het nieuwe Lokaal Akkoord, een overeenkomst tussen de Groninger woningbouwcorporaties en de gemeente, is gericht op het "werken aan wonen". Het gaat hierbij om in de komende 10 jaren 8000 woningen te bouwen, te investeren in de woonomgeving én in de leefbaarheid in de wijken. Investerings in woningen en de woonomgeving hebben bovendien een veel groter positief effect, als de sociale infrastructuur en de voorzieningen in samenhang worden aangepakt.

In de tussen de Groninger corporaties en de gemeente gesloten raamovereenkomst is in paragraaf 3.2. "betaalbaar parkeren met toekomstwaarde" het volgende opgenomen: "Partijen beseffen dat voor het realiseren van aantrekkelijke woonwijken, investeringen nodig zijn om het "blik op straat" te beperken. Daarom worden bij nieuwbouwprojecten de door de raad vastgestelde parkeernormen gehanteerd en zal zo mogelijk worden gezocht naar oplossingen voor ondergronds parkeren. In enkele gevallen, met name bij sociale woningbouw, kan dit leiden tot onaanvaardbaar hoge exploitatielasten van gebouwde parkeervoorzieningen".

Afspraken:

- 1 In de huidige regeling kan voor de toepassing van de parkeernorm vrijstelling worden aangevraagd. Partijen spreken af om de mogelijkheden voor vrijstelling nader te omschrijven voor situaties waar de bouw van sociale huurwoningen in bestaande wijken ernstig onder druk komt te staan vanwege een sterk onrendabele exploitatie van gebouwde parkeervoorzieningen. Tevens kan in deze situaties worden onderzocht of er binnen de wijk alternatieve oplossingen voor het parkeervraagstuk mogelijk zijn. De toepassing van de parkeernorm voor dure huurwoningen en koopwoningen staat niet ter discussie.
- 2 Partijen zullen per project onderzoeken wat, vanuit hun positie in de wijk, de beste parkeeroplossing is en wie eventuele parkeergarages gaat exploiteren.

Raadsvoorstel - Colleaguebrief Parkeren en Lokaal Akkoord

In deze brief worden de in het lokaal akkoord gemaakte afspraken omtrent het verlenen van vrijstelling van de parkeernormen uit de "Nota Parkeernormen" nader uitgewerkt. Nieuw hierbij is het plegen van vroegtijdig overleg tussen de corporaties en de gemeente, voordat een bouwplan voor goedkeuring wordt ingediend. Ook kan de onbenutte (straat)parkeercapaciteit in de omgeving (ca. 150 m.) bij de beoordeling worden betrokken, om aan de parkeernorm te kunnen voldoen. Tenslotte mag geen opoffering van groen- en speelvoorzieningen plaatsvinden.

Over de inhoud van de brief heeft in december 2007 overleg plaatsgevonden met de directies van de grootste woningbouwcorporaties, IN en Nijestee. Met de in dit overleg gemaakte opmerkingen door de corporaties is in deze brief rekening gehouden.

In deze brief wordt eerst een toelichting bij de hierboven genoemde afspraken uit de raamovereenkomst gegeven, waarna vervolgens de te hanteren beleidslijn voor het verlenen van vrijstelling wordt uitgewerkt.

toelichting bij de afspraken

Uitgangspunt bij het realiseren van parkeerplaatsen voor woningbouwplannen in de 14 wijkvernieuwingsgebieden is de vigerende "Nota Parkeernormen". Het doel van de nota is om de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde omgeving te waarborgen, zodat voorkomen wordt dat woonwijken overspoeld worden door "blik op straat" en de kwaliteit van de woonomgeving daalt. Een belangrijke pijler van het nieuwe Lokaal Akkoord is juist het investeren in de woonomgeving, zodat een plezierige leefomgeving wordt gerealiseerd: de "Nota Parkeernormen" is daarvoor een belangrijk instrument.

Voor na-oorlogse woonwijken geldt de norm van 1,8 parkeerplaats per woning. Hierbij is rekening gehouden met de groei van het autobezit in de komende jaren én is uitgegaan van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoek. Het huidige aantal auto's per woning (2005) in een na-oorlogse wijk bedraagt ca. 0,72 tot 0,95 (zie bijlage 5 van de "Nota Parkeernormen"). Uitgaande van een groei van één auto per twee woningen in de komende jaren, én de factor 0,3 voor bezoekers, is 1,8 parkeerplaats per woning een maatgevende norm.

Hoewel uit bijlage 5 van de nota blijkt dat voor huurwoningen een lager autobezit is vastgesteld, is de verwachting dat in de komende jaren het aantal auto's van bewoners van deze huizen zal stijgen naar het niveau van de koopwoningen. Dit is een gevolg van de toenemende groei van het autobezit van huurwoningbezitters en omdat huurwoningen worden verkocht aan mensen met een hoger inkomen. Er bestaat een duidelijk verband tussen inkomen en autobezit, zodat het aantal geparkeerde auto's zal toenemen.

beleidslijn

Bij de eerste afspraak is aangegeven dat de mogelijkheden voor vrijstelling van de parkeerbehoefte nader worden omschreven voor situaties waar de bouw van sociale huurwoningen in bestaande wijken ernstig onder druk komt te staan. De corporaties hebben aangegeven dat dit ook voor koopwoningen in het middensegment (€ 0,2 á € 0,3 mln.) geldt.

De mogelijkheid van vrijstelling is aan de orde, wanneer er een gebouwde

Raadsvoorstel - Collegebrief Parkeren en Lokaal Akkoord

parkeervoorziening moeten worden gerealiseerd, waarbij een sterk onrendabele exploitatie van deze gebouwde parkeervoorziening ontstaat (stap e. blz. 12 van de "Nota Parkeernormen").

Voor sociale huurwoningen en koopwoningen in het middensegment is een gebouwde parkeervoorziening alleen te realiseren, wanneer aanvullende parkeermaatregelen worden getroffen en er sprake is van flankerend beleid. In de loop van 2008 wordt de integrale parkeernota "Nota Parkeren 2008" gepresenteerd, waarin het parkeerbeleid van de stad in brede zin (binnenstad, P&R, schilparkeren, fietsparkeren etc.) wordt gepresenteerd. In deze nota zal ook beleid worden geformuleerd met betrekking tot het wel/niet verlenen van een straatparkeervergunning aan bewoners die over een parkeerplaats in een gebouwde parkeervoorziening beschikken. Ook zal in de nota ingegaan worden op het aspect van vergunningverlening aan bewoners met een 2^e auto en het daaraan verbonden tarief.

Vrijstelling wordt verleend, wanneer niet beschikt kan worden over alternatieve parkeermogelijkheden (extra capaciteit in de omgeving, een bestaande buurtstalling etc.).

Wanneer zich dergelijke situaties voordoen, is samen met de corporaties de volgende beleidslijn ontwikkeld:

1. de parkeernormen uit de "Nota Parkeernormen" zijn *uitgangspunt* bij het opstellen van de parkeerparagraaf in een wijkvernieuwingsplan.
2. parkeren is maatwerk: corporatie en gemeente moeten per project onderzoeken wat de beste parkeeroplossing is. Vroegtijdig overleg, vóórdat de procedure van de aanvraag van de bouwvergunning wordt ingezet, tussen de corporatie en de gemeente is noodzakelijk.
3. uitgangspunt is het oplossen van de parkeerbehoefte van de bewoners van de nieuwe woningen in principe op eigen terrein.
4. indien een parkeeroplossing op eigen terrein niet mogelijk is (fysiek, economisch) wordt vrijstelling verleend voor parkeren in de openbare ruimte, mits er voldoende parkeerplaatsen op straat beschikbaar zijn. Dit aantal beschikbare plaatsen wordt vastgesteld op basis van een parkeeronderzoek dat op verschillende momenten van de dag moet worden gehouden. Hiermee wordt de beschikbare capaciteit vastgesteld (parkeerbalans, stap c. blz. 11 "Nota Parkeernormen").
Hierbij moet ook rekening worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen in het gebied (bijv. nieuwe woningbouw) die van invloed kunnen zijn op de parkeercapaciteit.
5. het in de oude situatie benodigde aantal parkeerplaatsen (op straat) mag in mindering worden gebracht op het voor de toekomstige situatie benodigde aantal parkeerplaatsen (uitgerekende parkeerbehoefte), mits er in de nieuwe situatie geen wijzigingen in de parkeercapaciteit op straat worden aangebracht. Indien toekomstige ontwikkelingen in de straat, bijvoorbeeld vernieuwing van woningen aan de overkant van de straat, tot uitbreiding van de parkeervraag leiden, dient met deze toekomstige parkeervraag bij de beoordeling van het

Raadsvoorstel - Collegebrief Parkeren en Lokaal Akkoord

bouwplan rekening te worden gehouden.

Voorbeeld:

- huidige situatie:	10 woningen
eigen terrein:	2 parkeerplaatsen
openbare ruimte:	8 parkeerplaatsen
stallingen:	0 plaatsen

- *wijkvernieuwing*

12 eensgezinswoningen met parkeren op eigen terrein
parkeerbehoefte: $12 \times 1,8 = 21,6$ parkeerplaatsen
beschikbaar op eigen terrein: 12
resteert: $21,6 - 12 = 9,6$ te realiseren parkeerplaatsen.

In de openbare ruimte zijn 8 parkeerplaatsen aanwezig (vrijstelling vanwege stap c. blz 11 "Nota Parkeernormen"). Er resteert een tekort van 1,6 parkeerplaats.

Hiervoor wordt vrijstelling verleend, wanneer elders in de openbare ruimte een oplossing wordt gevonden (stap d. blz. 11 "Nota Parkeernormen") of vanwege algemene belangenafweging (stap e. blz. 12 "Nota Parkeernormen").

Bij parkeren op eigen erf moet rekening worden gehouden met voldoende ruimte voor het in- en uitrijden. Dit geldt ook voor situaties waarbij haaks-parkeren wordt geïntroduceerd. Het instellen van éénrichtingsverkeer in de straat biedt in veel situaties de mogelijkheid om parkeren aan beide zijden van de weg mogelijk te maken.

- indien in de directe woonomgeving onvoldoende parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, kan ook onbenutte (straat)parkeercapaciteit in de omgeving bij de beoordeling voor het voldoen aan de parkeernorm worden betrokken. Een loopafstand van max. 150 meter is hierbij acceptabel.
Voorbeeld: wanneer bij nieuwbouwprojecten in enkele straten in de Westindische buurt niet aan de parkeernorm kan worden voldaan, kan de (over)parkeercapaciteit van de Oosterhamriklaan hierbij worden betrokken. Deze capaciteit moet wel worden vastgesteld op basis van onderzoek, waarbij ook met toekomstige (woningbouw)ontwikkelingen in de directe omgeving rekening wordt gehouden.
- uitgangspunt bij de beoordeling van een bouwplan is dat er in principe geen opoffering van groenvoorzieningen mag plaatsvinden, welke een primaire functie hebben voor spelen. Dit betreft zowel trapveldjes en groene doorsteekjes waarvan kinderen gebruik maken. Bij de beoordeling van een bouwplan is wel de mogelijkheid aanwezig van uitruil en compensatie van groen- en speelvoorzieningen in de directe nabijheid. Het gemeentelijk gezondheidsbeleid, zoals verwoord in de nota "Gezonder Zorgen II", is gericht op het stimuleren van bewegen en buiten spelen van kinderen, waarbij ook ontmoeting, het aanleren van sociale vaardigheden en het bevorderen van zelfstandige mobiliteit centraal staan.
Overleg tussen de woningbouwcorporatie en de gemeente is hierbij noodzakelijk, zodat een goede invulling kan worden gegeven aan de ambities

Raadsvoorstel - Collegebrief Parkeren en Lokaal Akkoord


uit het Lokaal Akkoord om te investeren in de woonomgeving en de leefbaarheid in de wijken.

8. indien in de openbare ruimte geen mogelijkheden zijn om de parkeervraag te faciliteren (vast te stellen op basis van de parkeernormen), is realisering van een gebouwde parkeervoorziening noodzakelijk. Dit betekent dat de parkeervraag van diverse woningbouwcomplexen gebundeld moet worden, zodat van één gebouwde voorziening gebruik gemaakt kan worden. Een loopafstand van 500 meter is acceptabel. In dat geval kan vrijstelling worden verleend.
Wanneer besloten wordt tot de bouw van een parkeergarage, zal vastgesteld moeten worden welke partij de parkeergarage gaat exploiteren.
9. in sommige situaties kan ook gebruik worden gemaakt van een in de directe omgeving aanwezige buurtstallingsgarage. Deze garages zijn vaak eigendom van de gemeente, een corporatie of een makelaar.
10. wanneer de stappen 1 tot en met 9 niet tot het gewenste resultaat leiden, kan de gemeente besluiten om vrijstelling te verlenen aan de indiener van de bouwaanvraag ondanks het ontbreken van alternatieve parkeerruimte. Deze vrijstelling heeft alleen betrekking op situaties, waarbij de bouw van sociale huurwoningen of koopwoningen in het middensegment in bestaande wijken ernstig onder druk komt te staan vanwege een sterk onrendabele exploitatie van gebouwde parkeervoorzieningen. Voor het verlenen van vrijstelling dient door de bouwaanvrager een gemotiveerde onderbouwing te worden opgesteld. Deze onderbouwing betreft o.a. de resultaten van het parkeeronderzoek en de belangenafweging met betrekking tot ruimtelijke-, economische- en sociale ontwikkelingen.

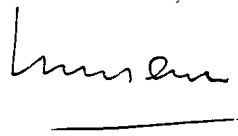
Wij vertrouwen erop u op deze wijze voldoende te hebben geïnformeerd omtrent de invulling van de afspraken met betrekking tot het parkeervraagstuk in wijkvernieuwingsgebieden, in relatie tot het Lokaal Akkoord.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,



de secretaris,



Raadsvoorstel - Nota Parkeernormen 2008

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: RO 08.1596599

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Nota Parkeernormen 2008

Groningen,

Aan de raad,

Aanleiding.

Op 18 oktober 2006, onder nummer 6j, heeft u voor het eerst de parkeernormen en de bijbehorende procedure middels de "Nota Parkeernormen 2006" vastgesteld. Het doel van de nota was om de toepassing van parkeernormen inzichtelijk en eenduidig te maken, zodat het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij een bouw aanvraag.

Inmiddels wordt de nota alweer ruim een jaar gebruikt en leert de praktijk dat de nota op een aantal punten moet worden aangepast. In bijgevoegde nota zijn deze aanpassingen verwerkt.

Waarom was destijds een eigen parkeernormennota nodig?

Parkeernormen vloeien voort uit artikel 2.5.30 van de gemeentelijke bouwverordening. Bij bouwplannen vindt daarom een toetsing plaats of de parkeercapaciteit voldoet. Voor 18 oktober 2006 vond toetsing op parkeernormen plaats op basis van de landelijke richtlijnen zoals in het ASVV opgenomen. Deze zijn voorzien van bandbreedtes (minimum- en maximumnormen) en bovendien gaan ze niet altijd 1 op 1 op voor de Groningse situatie. Dat gaf destijds regelmatig onduidelijkheid, bijvoorbeeld bij de beoordeling van bouw aanvragen maar ook in beroep- en bezwaarprocedures. In de nota van oktober 2006 is afscheid genomen van het systeem met bandbreedtes uit het ASVV en is een heldere procedure beschreven, op welke wijze wij eventueel toch afwijken van de parkeernormen. Hiermee is ons beleid ten aanzien van parkeernormen voor iedereen helder en duidelijk; dit komt de rechtsgelijkheid voor aanvragers van bouwvergunningen ten goede.

De nota van 2006.

In de "Nota Parkeernormen 2006" worden normen gehanteerd die zijn afgestemd op de Groningse situatie. Deze bieden als zodanig maatwerk voor bouwplannen die in de gemeente Groningen gerealiseerd moeten worden. De gemeente Groningen heeft de ASVV-normen als uitgangspunt genomen en toegepast op de Groningse situatie. De in

Raadsvoorstel - Nota Parkeernormen 2008

2

deze nota opgenomen normering is in lijn met het ASVV en vormt daarvan een nadere (lokale) specificering. In de meeste gevallen is er geen sprake meer van een bandbreedte¹. Dit betekent een voorspelbare uitkomst. Groningen kent gemiddeld een lager autobezit dan landelijk en heeft een hoog fietsaandeel. De te hanteren normen zijn hierop afgestemd.

Uitgangspunt van de parkeernormen is dat hieraan wordt voldaan. Maar in enkele gevallen moet een uitzondering mogelijk zijn. In de nota van 2006 is dan ook een heldere werkwijze afgesproken ten aanzien van eventuele vrijstellingen.

In de nota van 2006 stond dat de opgenomen parkeernormen zijn gebaseerd op de huidige situatie en voor de komende 5 jaar voorziene ontwikkelingen. Bij de vaststelling van de nota is afgesproken om de uitwerking van de nota te evalueren en eventueel aan te passen aan gewijzigde omstandigheden.

Verschil met nota parkeernormen 2006.

Inmiddels is ruim een jaar ervaring opgedaan met toepassing van de nota. Daarbij is gebleken dat een aantal onderdelen van de nota aanpassingen behoeft.

Voorliggende nota wijkt inhoudelijk nauwelijks af van de nota uit 2006. Ten behoeve van een logischer structuur is de nota enigszins aangepast door het creëren van een apart hoofdstuk "beleid vrijstelling algemene belangenafweging". Het gaat daarbij om standaard vrijstellingen voor kleine bouwprojecten in binnenstad en schilwijken.

In de nieuwe nota zijn de tekstfragmenten met de situatie van voor 18 oktober 2006 veelal verwijderd omdat de nota daarmee verwijst naar oud beleid dat met nota van 18 oktober 2006 al was gewijzigd.

De inhoudelijke wijzigingen zitten in het volgende:

- De nota uit 2006 laat onduidelijkheid bestaan over toepassing van parkeernormen in relatie tot bestaande stedenbouwkundige en bouwplannen. Het gaat om plannen van voor 18 oktober 2007, waarin keuzes voor parkeernormen zijn gemaakt. In deze aangepaste nota is onder het hoofdstuk "beleid vrijstelling algemene belangenafweging" de te hanteren overgangs-situatie opgenomen.
- De tabel 2 (winkels) is aangepast aan de nieuwe nota "Groningen werkt: actualisatie PDV/GDV", zodat ook voor PDV- en GDV-vestigingen nu parkeernormen zijn opgenomen. Hierbij is aansluiting gezocht bij het ASVV 2004. Tabel 3 (werkgelegenheid) is gesplitst in een onderdeel kantoren en een onderdeel bedrijven.
- Bij onderwijsvoorzieningen is aangegeven (tabel 4) dat in de parkeernorm voor scholen geen rekening is gehouden met aparte parkeerplaatsen voor "kiss and ride". De indiener van een bouwaanvraag moet aangeven, op welke wijze de "kiss and ride"-plaatsen gerealiseerd worden.

¹ In de tabel horeca (tabel 6 in bijlage 1) zijn wel minimum- en maximumnormen opgenomen. Deze hebben betrekking op de hierboven omschreven situaties waarbij er wel of geen sprake is van een goede bereikbaarheid per alternatieve vervoerswijze (fiets, openbaar vervoer).

Raadsvoorstel - Nota Parkeernormen 2008

3

Wij stellen u voor te besluiten:
de 'Nota Parkeernormen 2008' vast te stellen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.