

## Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 17 september 2008

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

Datum: woensdag 17 september 2008  
Aanvang: 16:30 uur  
Locatie: Oude raadzaal  
Voorzitter: D. de Jong  
Griffier: F. Hijlkema

### A. A. ALGEMEEN DEEL

A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders

A.2. Vaststelling agenda

[Agenda raadscie. Beheer en Verkeer 17 september 2008](#) (pdf)

[Verslag raadscie. Beheer en Verkeer 17 september 2008](#) (pdf)

A.3. Conformstukken

[Raadsvoorstel - Bomen in de Binnenstad](#) (pdf)

[Raadsvoorstel - Revitalisering bedrijventerrein Winschoterdiep Eemskanaal.](#)  
(pdf)

A.4. Rondvraag

### B. B. INHOUDELIJK DEEL

B.1. Raadsvoorstel: Europese Kaderrichtlijn Water (KRW); afstemming met lokaal waterbeleid

[Raadsvoorstel - Europese Kaderrichtlijn Water\(KRW\); afstemming met lokaal waterbeleid.](#) (pdf)

B.2. Collegebrief d.d. 3 september 2008: Eindrapportage project Ondergrondse Containers

B.3. Raadsvoorstel Dorkwerk snelheidsremmende maatregelen  
(1-minuut interventie)

[Raadsvoorstel - Dorkwerd, snelheidsremmende maatregelen](#) (pdf)

B.4. Collegebrief d.d. 19 juni 2008: Risicoanalyse Regio Tram Groningen  
(1-minuut interventie op verzoek van CU)

## **commissie Beheer en Verkeer - woensdag 17 september 2008**

- B.5.** Collegebrief d.d. 10 juli 2008: Fietsvriendelijk afstellen verkeerslichten (1-minuut interventie op verzoek van GL)
- B.6.** Brief d.d. 1 augustus 2008 van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde betreffende jaarverslag luchthaven Eelde 2007 en Europese Regelgeving (1-minuut interventie op verzoek van GL)  
**Raadsvoorstel - Brief Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde** (pdf)
- B.7.** Collegebrief d.d. 5 september 2008: Stand van zaken 30-km gebieden

### **C. C. HUISHOUELIJK DEEL**

- C.1.** Lange-termijnagenda en lijst van moties en toezeggingen
- C.2.** Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
- C.3.** Vaststelling verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer 20 augustus 2008

## Agenda raadsce. Beheer en Verkeer 17 september 2008

### RAADSCOMMISSIE BEHEER EN VERKEER

**Concept-agenda:** B&V nr. 08/09  
**Datum:** woensdag 17 september 2008  
**Tijd:** 16:30-19:00 uur  
**Plaats:** Oude raadzaal  
**Voorzitter:** dhr. D. de Jong  
**Commissiegriffier:** mw. F. Hijlkema ☎ 367 7689  
**E-mail:** f.hijlkema@griffie.groningen.nl

### AGENDA

#### A. ALGEMEEN DEEL

- A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders
- A.2. Vaststelling agenda
- A.3. Conformstukken:
  - 1. Raadsvoorstel Bomen in de Binnenstad
  - 2. Raadsvoorstel Revitalisering Bedrijventerrein Winschoterdiep Eemskanaal. Herinrichting Bornholmstraat zuidzijde
- A.4. Rondvraag

#### B. INHOUDELIJK DEEL

- B.1. *Raadsvoorstel:* Europese Kaderrichtlijn Water (KRW); afstemming met lokaal waterbeleid
- B.2. *Collegebrief* d.d. 3 september 2008: Eindrapportage project Ondergrondse Containers
- B.3. *Raadsvoorstel* Dorkwerk snelheidsremmende maatregelen (1-minuut interventie)
- B.4. *Collegebrief* d.d. 19 juni 2008: Risicoanalyse Regio Tram Groningen (1-minuut interventie op verzoek van CU)
- B.5. *Collegebrief* d.d. 10 juli 2008: Fietsvriendelijk afstellen verkeerslichten (1-minuut interventie op verzoek van GL)
- B.6. *Brief* d.d. 1 augustus 2008 van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde betreffende jaarverslag luchthaven Eelde 2007 en Europese Regelgeving (1-minuut interventie op verzoek van GL)
- B.7. *Collegebrief* d.d. 5 september 2008: Stand van zaken 30-km gebieden

#### C. HUISHOUDELIJK DEEL

- C.1. Lange-termijnagenda en lijst van moties en toezeggingen
- C.2. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
- C.3. Vaststelling verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer 20 augustus 2008

# Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 17 september 2008

## VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER & VERKEER

BV nr.: 08/09  
Datum: 17 september 2008  
Plaats: oude raadzaal  
Tijd: 16.30-19.00 uur

**Aanwezig:** D. de Jong (voorzitter), A. de Rooij (PvdA), J. Spakman (PvdA), mw. T. Kirienko (SP), J. Evenhuis (VVD), J. Seton (CDA), mw. I. Jongman-Mollema (CU), M. Gijsbertsen (GL), G. Spieker (Stadspartij), B. Dijkhuizen (Stadspartij), J.H. Luhoff (D66), H. Miedema (GL), H.P. Klijnsma (GL), D. Sylbing (Student en Stad), mw. K. Dekker (wethouder), mw. J. Visscher (wethouder), D.H. Vrieling (griffier), F. Hijlkema (commissiegriffier).

**Afwezig:** R. Prummel (Stadspartij), D. Hukema (PvdA), M. Marion (SP), M. Azghoughi (PvdA), D. Jager (VVD).

**Overige aanwezigen:** dhr. Broekhuizen (bij punt B.4. Regiotram), dhr. A. Jansma (bij punt B.1. Europese Kaderrichtlijn Water), dhr. J. Valkema (bij punt B.5. Fietsvriendelijk afstellen verkeerslichten), dhr. Van Heijst (bij punt B.2. Ondergrondse containers)

---

## ALGEMEEN DEEL

### A.1. Mededelingen voorzitter en wethouders

De voorzitter deelt mede dat de heren Prummel, Hukema, Marion, Azghoughi en Jager zijn verhinderd.

Werkbezoek Afvalscheidingsfabriek: De commissie wil dit graag na de begrotingsbehandeling, maar nog wel dit jaar laten plaatsvinden.

Op 23 september a.s. is er een informerende vergadering van de commissie Beheer en Verkeer over verkeersonderwerpen.

Uitnodiging voor opening tentoonstelling ter ondersteuning van de inspraak over de structuurvisie "Stad op scherp", de groenstructuurvisie "Groene Pepers" en de nota "Binnenstad Nu. De opening is op 26 september a.s. om 16.30 uur in de hal van de dienst RO/EZ. U wordt ook uitgenodigd voor de preview voor raadsleden en pers op 25 september 2008 om 19.30 uur.

### **Wethouder Visscher:**

De externe veiligheidsvisie Eemskanaalzone is vastgesteld door het college. De veiligheidsnormen worden nergens overschreden. Het veiligheidsrisico, als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het kanaal, zijn laag. En ook als het transport de komende jaren toeneemt en er nieuwe woningen worden gebouwd, stijgt het risico niet.

Het college heeft ingestemd met maatregelen ter bestrijding van een nieuwe bomenziekte (Massaria-ziekte) bij platanen.

De Groenstructuurvisie komt nu weer in de belangstelling. Anderhalf jaar geleden is hierover al een debat gevoerd in deze commissie. De Groenstructuurvisie gaat nu met de Structuurvisie en Binnenstadvisie de inspraak in. De uitvoering is, in onderdelen, al in uitvoering gegaan. De wethouder geeft hier voorbeelden van (50 bomen in de binnenstad, stedelijke watermolen etc.).

Het Le Roy gebied, waarvan vorig jaar is afgesproken dit te wijzigen als onderdeel van het Lokaal Akkoord, zal nu worden aangepakt. Nu wordt samen met bewoners gekeken welke plannen worden gemaakt (met respect voor Le Roy, de stadsweg en de mensen die daar wonen).

### A.2. Vaststelling agenda

Agendapunt B6 wordt als B1 behandeld. En de agendapunten B1 en B2 worden onderaan de agenda gezet. Agendapunt A.1. wordt op verzoek van de PvdA en de CU op de discussielijst (B.8) geplaatst.

## Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 17 september 2008

### A.3. Conformstukken

#### 1. Raadsvoorstel Bomen in de Binnenstad = agendapunt B.8. geworden.

#### 2. Raadsvoorstel Revitalisering Bedrijventerrein Winschoterdiep Eemskanaal. Herinrichting Bornholmstraat

**De heer Seton, CDA:** heeft twee vragen. De breedte van de weg wordt behoorlijk ingeperkt en de vraag is: wordt de weg niet te smal voor grote vrachtwagens en zijn de ondernemers hiermee akkoord gegaan?

**Wethouder Dijkstra:** de ondernemers zijn er bij betrokken en akkoord gegaan. Er is goed gekeken naar de breedte. De aanpassing is gedaan omdat kabels en leidingen zouden moeten worden verplaatst, dat is nu voorkomen. De heer Seton, CDA zal de vraag over de breedte nog even "technisch" stellen. Het voorstel gaat conform naar de Raad tenzij het CDA nog tot andere inzichten komt.

### A.4. Rondvraag

**De heer Seton, CDA:** Via de GCC ontvingen de raadsleden een brief over de onderhoudstoestand rondom het Damsterdiep. Is het college bekend met deze brief en wordt dit met enige spoed aangepakt?

**De heer Luhoff, D66:** Zerniketerrein: sinds 1 september is een pasjessysteem ingevoerd op de twee parkeerterreinen. Dit zorgt voor parkeerdruk op het transferium (Ulgersmaweg). Is dit een probleem en moet er wat aan worden gedaan?

**Loket Beheer en Verkeer:** De Raadscommissie heeft een bezoek gebracht aan het loket en voortaan kunnen via een digitale kaart meldingen worden doorgegeven. Kan hier ook ruchtbaarheid aan worden gegeven (PR)?

**Wethouder Dekker:** Heeft de brief van GCC gezien en heeft overleg gepleegd. Heeft de projectleider gevraagd de klankbordgroep Damsterdiep weer bij elkaar te roepen. Het GCC zit in deze klankbordgroep. Dan zal worden bekeken wat de problemen zijn en hoe ze opgelost kunnen worden. Hulde aan de Hanzehogeschool voor de invoering van het pasjessysteem, medewerkers die in de stad wonen mogen niet meer op terrein parkeren. De wethouder voorziet op dit moment geen problemen.

**Wethouder Visscher:** Goede suggestie dat we goed ruchtbaarheid aan de nieuwe mogelijkheden van meldingen geven. We zullen er gehoor aan geven.

#### B.1. Raadsvoorstel Europese Kaderrichtlijn Water (KRW); afstemming met lokaal waterbeleid.

**De heer Spakman, PvdA:** Dit is een interessant en belangrijk stuk. De PvdA is enthousiast over wat zij hier zien. We zien een aantal varianten en zijn verbaasd dat de voorkeursvariant van het college ook meteen de optimale variant is. De PvdA kan met het voorstel instemmen.

**De heer Sylbing, S&S:** Natuurlijk is het belangrijk bezig te zijn met de waterstructuur en ook willen wij een duurzame stad zijn. Dat deze twee hier samen komen is prachtig. Als we het braafste jongetje van de klas willen zijn, gaan we voor de maximale variant. Maar we willen de burger niet onnodig belasten met extra financiële vragen. Vinden het jammer dat het college niet heeft gekozen voor de maximale variant (in sommige buurten, Stadspark, Lewenborg en anderen). Waarom is dat?

**De heer Miedema, GL:** De Kaderrichtlijn water is vanmorgen besproken in PS. Veel partijen gaven daar aan dat de nota niet ambitieus genoeg was. Groen Links heeft zich in PS tegen de beslissing uitgesproken, omdat ze het ambitieniveau te laag vinden. Dat doet GL ook in de Raad. De uitwerking van de nota voor de stad Groningen is een stuk beter. Voor Groningen worden wel ambities benoemd, die in de beslissing als te duur worden benoemd. Er worden drie varianten aangegeven waaruit we moeten kiezen. De optimale variant is de meest haalbare. Hij is het met S&S eens dat bekeken kan worden welke onderdelen van de maximale variant nog wel moeten worden toegevoegd. Wat GL betreft de optimale variant met een plus er boven op.

**Mevrouw Jongman-Mollema, CU:** is GL zich er van bewust dat dit extra geld kost.

**De heer Miedema, GL:** wat GL betreft gaat het dan om maatregelen die duurzaam en efficiënt zijn. Wat GL betreft is een lastenverhoging voor de burger nooit leuk, maar we hebben een enorme wateropgave en daarom is de voorgestelde verhoging van de rioolrechten aanvaardbaar.

**De heer Dijkhuizen, Stadspartij** kan zich vinden in het collegestandpunt en kiezen voor de optimale variant. In de toelichting staat dat een onderdeel van de optimale variant is het matig voeren van cenden. Hij vraagt hoe de wethouder daar toezicht op gaat houden?

## Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 17 september 2008

**De heer Luhoff, D66** gaat akkoord met de optimale variant. Vindt wel dat wij wel wat vragen van de burgers, maar dat is het D66 wel waard. Het ambitieniveau wil D66 niet verlaten.

**De heer Evenhuis, VVD:** is het eens met D66. Wanneer het gaat om de optimale variant is het stuk bijna een pleitnota. Er worden 6 argumenten voor de optimale variant genoemd, dan durf je toch geen andere kant meer op.

**Mevrouw Kirienko, SP:** kiest ook voor de meest optimale variant. Investeringsen staan nog wel in verhouding tot het resultaat. Is tevreden met het stuk. We hebben nu toch al als standpunt 60.000 m<sup>2</sup> afkoppelen van regenwater, willen graag meer inspanning. Hoe gaat het college er voor zorgen dat meer bewoners een regenton nemen? Sluit aan bij suggestie van S&S.

**Mevrouw Jongman-Mollema, CU:** kan ook akkoord gaan met het voorstel van het college, maar stelt wel vast dat er ontzettend veel stukken nodig zijn om tot deze optimale variant te komen.

**De heer Seton, CDA:** De middelste variant wordt de optimale variant genoemd, maar hij is alleen optimaal als je van bepaalde aannamen uitgaat. Het is namelijk niet de optimale variant als het om de kosten gaat. De doelen zijn zo belangrijk dat het CDA nu wel extra middelen wil inzetten en het CDA kiest dan ook voor de optimale variant. Hij vraagt nog hoe de wethouder voorkomt dat er aan duiven wordt gevoerd?

**Wethouder Visscher:** Het college vindt de optimale variant ook optimaal. Wij gaan uit van eerder vastgesteld raadsbeleid en daar horen de ambities van de duurzaamste stad bij. Sommige fracties vragen om opklaring van de optimale variant in ieder geval in sommige gebieden of een maximale variant. Dat doet het college ook. De groenstructuurvisie wordt als uitgangspunt gebruikt om hier en daar de maximale variant toe te passen. Een praktisch bezwaar is ook dat de gemeente niet op elk water invloed heeft (bijvoorbeeld Van Starckenborgkanaal).

**De heer Miedema, SP:** In de middenvariant zitten al maximale dingen zegt de wethouder. Er zit ook iets tussen de optimale en de maximale variant. Je kunt vanuit de ene variant opschuiven naar de andere variant.

**Wethouder Visscher:** met de optimale variant kijken we naar een zo goed mogelijke differentiatie, daar komt het college in het GRWP op terug. De verschillende functies van water zijn nagelopen op waar welke functie kan. Alle richtlijnen zijn niet door de gemeente Groningen bedacht. Er is Europese wet- en regelgeving over kwaliteit en er is regelgeving over kwantiteit. En Groningen brengt de verschillende opgaven van hogerhand bij elkaar in het GRWP en in het GRWP zal het college met hogere ambities dan in de nota schoon en veilig water komen. In het GRWP staat ook de eigen doelstelling voor afvoer van het regenwater. Rioolrecht: wij zijn nog steeds verreweg de goedkoopste gemeente vergeleken met omliggende gemeenten. Voor wat betreft het voeren van eenden en duiven kan de wethouder alleen de burgers voorlichten (gevaar voor botulisme).

Voor de regentonnen is de hulp van Stadjers nodig. Participatie is het sleutelwoord.

Het voorstel zal als conformvoorstel naar de Raad gaan.

### **B.2. Collegebrief d.d. 3 september 2008: Eindrapportage project Ondergrondse containers.**

**De heer De Rooij, PvdA:** De conclusie dat het project vanaf het begin is geslaagd, kunnen wij onderschrijven.

**De heer Evenhuis, VVD:** complimenten ook aan het vorige college over de geruisloze en goede invoering van deze containers en ook nog binnen de begroting. Drie vragen: Er zijn 5% bijplaatsingen, hoe voorkom je dat? Is er zicht op het in roulatie komen van die verloren pasjes? Kan er niet wat gedaan worden aan de korrels van de kattenbak die liggen op de plaats waar je moet gaan staan?

**De heer Sylbing, S&S:** mooie cijfers, complimenten aan college en de dienst. Die 5% bijplaatsing, kan daar niet een soort proportionele aanpak van komen. Wij begrepen dat elke zak die er bij wordt gezet, wordt doorgeplozen. Maar als vaak op dezelfde plaats wordt bijgezet, dan uitpluizen en niet constant overal. Er schijnt ook onduidelijkheid te zijn over wat mensen moeten doen als de container vol is. Misschien kan er een sticker op geplaatst worden. Duidelijkheid naar de burgers toe blijft een heikel punt.

**De heer Dijkhuizen, Stadspartij:** Ook de complimenten. Ook de Stadspartij maakt zich zorgen over de bijplaatsingen, soms ook grof vuil. Maken zich er zorgen over dat de milieudienst minder grof vuil op gaat halen.

## Verslag raadsce. Beheer en Verkeer 17 september 2008

**Mevrouw Kirienko, SP:** mooi stuk. Groen en grijs worden weer samen opgehaald, het misverstand bestaat dat dit een teruggang is in duurzaamheid. Er wordt aan voor- en nascheiding gedaan. De commissie gaat op werkbezoek, maar hoe wordt dat aan de burger uitgelegd.

**De heer Luhoff, D66:** complimenten.

**Wethouder Visscher:** neemt de complimenten met plezier in ontvangst. Grote operatie is behoorlijk geruisloos gegaan. Punt van aandacht is de bijplaatsingen. Er zijn niet genoeg middelen om elke zak door te spitten, dat wordt gericht gedaan. Wordt nog wel geoptimaliseerd. Controleren, voorlichten in de wijken waar het speelt. Dat helpt wel, maar dat vlakt weer af na verloop van tijd. Herhaling geven aan gerichte acties. Grof vuil wordt ook bijgeplaatst. Niet alleen met handhaving, maar ook met voorlichting en communicatie proberen dit te verbeteren. De afvalscheiding: er is voorlichting op dit punt gegeven, maar het is goed dit nog eens te herhalen (elk jaar). Voor de kattenbak heeft de wethouder geen oplossing. Geen sticker op de bakken, er kan gebeld worden, ook zondags. Wat betreft de verloren pasjes: Met de pasjes kan maar op één container worden gestort en zodra iemand een nieuw pasje krijgt, wordt de oude geblokkeerd.

### **B.3. Raadsvoorstel Dorkwerd snelheidsremmende maatregelen.**

**De heer Seton, CDA:** bedankt het college voor de inhoudelijke reactie. Er worden twee varianten gepresenteerd, waarbij alternatief 1 voor het CDA het meest voor de hand ligt. Hij vraagt wat alternatief 1 kost ten opzichte van het huidige voorstel.

**De heer De Rooij, PvdA:** De PvdA heeft ook een voorkeur voor variant 1, maar mist de financiële onderbouwing.

**Mevrouw Jongman-Mollema, CU** sluit zich hier volledig bij aan. Aandacht voor veiligheid: Auto's die 60 rijden en fietsers die 10 km/uur rijden.

**De heer Klijnsma, GL:** sluit aan bij CDA met als toevoeging dank aan het CDA om dit nog eens aan de orde te stellen.

**Mevrouw Kirienko, SP:** sluit zich aan bij GL.

**Wethouder Dekker** vindt de uitkomst verrassend. Van variant 1 wordt gezegd dat die minder veilig is dan variant 0. Het snelheidsverlagende effect is ook lager. Is daarom verbaasd over de voorkeur van de commissie. Vraagt de commissie waarom zij toch voor deze variant kiest.

**De heer Seton, CDA:** Uitgangspunt is dat wij het gevaarlijk vinden dat auto's en fietsers hier samen moeten verspreiden. Er staat: het kan minder veilig zijn. Dat is een risico, maar daarmee verlies je wel het risico van de oorspronkelijke optie. Voldoende snelheidsverlagend effect, hebben de nadelen gezien, maar in de afweging komt alternatief 1 als beste uit de bus.

**Wethouder Dekker** geeft aan dat er overeenstemming is met andere gemeenten en dat het plan ook in de inspraak is geweest. Dus als het nu wordt veranderd, dan moet de wethouder terug naar de burger. De wethouder kan tijdens de vergadering niet aangeven hoeveel e.e.a. kost. De wens van de raad zal worden overgebracht aan de andere gemeenten en de kosten worden uitgezocht. Ook zal de wethouder eventueel weer de inspraak in moeten. Daarna komt de wethouder terug bij de raad.

### **B.4. Collegebrief d.d. 19 juni 2008: Risicoanalyse Regio Tram Groningen.**

**Mevrouw Jongman-Mollema, CU:** Alles overziende heeft de fractie nog wel wat vragen. We kregen een leeswijzer van het college en géén reactie van het college. De CU is benieuwd naar de reactie van het college op deze uitgebreide analyse. Daarnaast heeft de CU een aantal opmerkingen (naar aanleiding van de opmerkingen van TCE)

- Waarom is er geen vervoerswaardestudie gedaan?
- Hoe zit het met de onderlinge afstemming met andere onderzoeken (pag. 5.5)
- Maatschappelijke kosten en batenanalyse
- Regio- of stadstram?
- Ontbreken MER, waarom wel of niet?
- Kansberekening (wat is minder erg)
- Toegekende gewichten aan de risico's

**Wethouder Dekker:** dit is een gedateerde risicoanalyse (van januari 2008). Op tal van aandachtspunten zijn al maatregelen getroffen. Er wordt uitgebreid vervoerswaardeonderzoek gedaan en dat wordt nu verwerkt. We doen een risicoanalyse om ons bewust te zijn van de risico's. Enige

## Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 17 september 2008

aarzelings om deze punten nu te bespreken omdat er 180 risico's zijn. Er is een onderwaardering in te maken. Op de vervoerswaarde komt het college terug. Er is uitgebreid onderzoek naar van alles en nog wat gedaan. Geen MKBA meer nodig om de voors- en tegens te weten.

**De heer Broekhuizen, projectmedewerker:** Er is één centraal plan van aanpak en daaronder deelprojecten met projectleiders die allemaal een deelprojectplan schrijven. Dat mondt uit in één centraal projectplan. De tegenstrijdigheden in de verschillende projectenplannen zijn nu op elkaar afgestemd.

**De heer Luhoff, D66:** Excuses aan mevrouw Jongman, want toen zij dit punt wilde agenderen, wilde hij dat in eerste instantie niet, maar mevrouw Jongman had gelijk. Verder heeft hij nog een aanvullende vraag. Het gaat over de second opinion; daar zijn extra risicoaandachtspunten in vermeld, die corresponderen niet één op één met de 44 risico's die er zijn en de 44 beheersmaatregelen die genoemd zijn. Graag toelichting.

**Mevrouw Kirienko, SP:** Toen deze analyse uitkwam had zij een antwoord verwacht van het college, maar zij had ondertussen begrepen dat een groot aantal punten al is meegenomen.

**De heer Seton, CDA:** wijst op de ingewikkeldheid van het besluitvormingsproces, wanneer krijgen wij dat besluitvormingsproces. Wil graag een datum weten waarop de commissie geïnformeerd wordt over initiële kosten en de exploitatie. Sluit ook aan bij de vraag over de stads- en regiotram.

**De heer Evenhuis, VVD;** tracékeuze: gaat dat over één lijn of over een eindbeeld.

**Wethouder Dekker:** We gaan een regionaal vervoersconcept lanceren, waarbij de hele regio optimaal ontsloten is met openbaar vervoer. Het eerste tracé moet passen in dat regionale vervoersconcept en moet afgestemd zijn met de regio Groningen-Assen. Alle berekeningen vinden plaats op basis van een regiotram. Het college heeft de commissie een brief gestuurd over de risico's. Het is een eerste aanzet voor risicomangement. Aan de witte vlekken wordt aandacht besteed. Eén van die zaken is de ingewikkelde project- en organisatiestructuur. De meekijkers (verandertraject) kijken mee met dit project van het college. De directeur moet schakelen met het OV-bureau en met de regio Groningen-Assen. In november informeert de wethouder de commissie over de financiering.

Het plan is niet MER-plichtig. Er is niet gekozen voor een vrijwillige MER omdat dat tot vertraging zou leiden. De zaken die in de vrijwillige MER worden geregeld kunnen ook op een andere manier worden geregeld/boven tafel worden gehaald. De wethouder zegt toe de commissie nog te informeren met de correcte argumentatie.

### **B.5. Collegebrief d.d. 10 juli 2008: Fietsvriendelijk afstellen verkeerslichten**

**De heer Klijsma, GL:** het college geeft uitleg hoe een aantal zaken uit de nota "Stap op" nu worden uitgevoerd. Heeft vraagtekens bij een aantal zaken. Een aantal bordjes rechtsaf door rood worden weggehaald en dat kost ook nog geld. Vraagt zich af waarom dat wordt gedaan. Er gaat één Ofos verdwijnen. Hij heeft grote waardering voor deze fietsersopstelstroken. Waarom worden die weggehaald? Wachtijdregelaars: wachttijd voor fietser graag zo klein mogelijk.

**De heer Seton, CDA:** complimenten. Er wordt gesproken over 2008 en later en mogelijke uitvoering, waar hangt dat dan van af? Bij sommige kruispunten staan bordjes "tegelijk groen". Waarom staat dat daar als het niet zo is? In 2008 worden veel kleinere maatregelen opgelost en voor 2009/2010 grotere. Waar hangt het van af of het gaat gebeuren of niet?

**De heer Evenhuis, VVD:** Eikenlaan/Zonnelaan: heeft de VVD fractie een opmerking over gekregen over het niet goed afstemmen van verkeerslichten voor fietsers en voetgangers.

**Mevrouw Jongman-Mollema, CU:** sluit aan bij de rechtsafbordjes van GL.

**Wethouder Dekker:** Als de bordjes blijven staan, zou ik in strijd handelen met de wet, want ze mogen daar niet hangen. Als er geen middenbermpje is, waar voetgangers kunnen blijven staan, dan mag het rechtsafbordje niet. De wethouder weigert burgerlijk ongehoorzaam te zijn. Wat betreft de Ofossen: dat kan niet op het moment dat alle richtingen groen zijn voor autoverkeer.

**De heer Valkema:** alle richtingen voor fietsers groen, dan geen ofos. Dat betekent namelijk dat wanneer een auto groen krijgt, dat er dan nog fietsers zijn die wachten.

**Wethouder Dekker:** Zonnelaan- Eikenlaan: u hebt gelijk, wij gaan het nu zo doen. Waarom 2010? Dat heeft te maken met tijd en geld.



## Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 17 september 2008

### **B.6. Brief d.d. 1 augustus 2008 van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde betreffende jaarverslag luchthaven Eelde 2007 en Europese Regelgeving.**

**De heer Klijsma, GL:** In 2003 heeft deze Raad een debat gevoerd over het bedrijfsplan van de luchthaven Eelde. Eén van de consequenties was dat de bijdrage van de gemeente Groningen werd vastgesteld op een kwart miljoen euro. Er is nog steeds geen duidelijkheid over het besluit. In de brief van Vole wordt gewag gemaakt van de beschouwingen die de Europese commissie heeft over mogelijke staatssteun (ongeoorloofd) aan luchthavens. Waren die regels in 2003 al bekend en heeft het college ons daar toen goed over geïnformeerd? Klopt de conclusie van Vole dat de exploitatie-bijdrage van de gemeente Groningen staatssteun is en moet die ook worden gemeld? Wat is het financiële risico dat het vliegveld loopt als de bijdrage niet gemeld is? Kunt u de risico's in kaart brengen en wat zijn de acties daarop?

De heer Klijsma krijgt de indruk dat de raad akkoord is gegaan met een regeling die volgens de Europese commissie niet deugt. Het gaat om subsidies voor de luchthaveninfrastructuur en die zijn in beginsel niet toegestaan. De heer Klijsma meent dat de gemeente een bijdrage in de exploitatie geeft aan de luchthaven en wel voor 25 jaar. In begroting 2008 staat onder de noemer bijdrages en subsidies: subsidie luchthaven Eelde. Kan dat eigenlijk nog wel?

**Wethouder Dijkstra:** Op de brief van Vole wordt een gezamenlijke reactie/brief door de aandeelhouders opgesteld. De wethouder zegt toe dat de commissie deze brief in afschrift zal ontvangen. De Europese commissie zal eind dit jaar een reactie geven. Daarom kan hij op dit moment geen antwoord op de vragen van de heer Klijsma geven (omdat het onder de rechter is). In 2003 kon de gemeente niet overzien hoe een en ander precies zou gaan lopen. Formeel zijn wij geen partij, maar de Staat der Nederlanden.

**De heer Klijsma, GL:** is er blij mee dat wij de reactie van de aandeelhouders krijgen en verzoekt alvast om agendering van de brief. Begrijpt dat e.e.a. nog onder de rechter is, maar wil graag uitgezocht hebben hoe het in 2003 precies zat. De Rijksoverheid was één van de partijen (financiering en baanverlenging). In hoeverre was het Rijk op de hoogte van de hele regelgeving? Tenslotte: zouden wij het jaarverslag van de luchthaven in de visietrommel kunnen krijgen?

**Wethouder Dijkstra:** In de reactie die namens de aandeelhouders zal worden opgesteld, zal het vraagstuk van hoe het in 2003 precies zat worden uitgelegd. Het jaarverslag zal ter visie worden gelegd.

### **B.7. Collegebrief d.d. 5 september 2008: Stand van zaken 30-km gebieden.**

**Wethouder Dekker:** we doen hier iets ongewoons. Er lag een voorstel in het college om iets te doen aan 30-km gebieden. In het college werd de vraag gesteld; moeten we dit nu wel doen. Daarop heeft de wethouder bedacht dat zij vooraf de raad zou vragen wat die er van vindt. Vervolgens maakt zij een definitief voorstel en komt zij terug bij de commissie. Vraag is of de commissie vindt dat deze methode bijdraagt aan de kaderstellende rol van de raad.

**De heer De Rooij, PvdA:** De fractie stelt deze nieuwe werkwijze op dit moment wel op prijs. 30 km gebieden zijn erg belangrijk voor het gevoel van veiligheid. Er is al regelmatig gedebatteerd of zones moeten worden ingesteld als handhaving zo moeilijk is. Alternatief 1 verschilt niet veel van alternatief 2. De PvdA vindt dat je daar waar je het doet, het ook af moet dwingen door bijvoorbeeld infrastructurele maatregelen. Aan de andere kant moet je het ook handhaven. Alternatief twee heeft de voorkeur van de PvdA omdat je ook te maken hebt met feitelijkheden.

**Mevrouw Kirienko, SP:** De SP stelt deze methode ook erg op prijs. Handhaving is een probleem. Net als de PvdA kiest de SP voor alternatief 2, nog meer zones inrichten en als er niets aan handhaving wordt gedaan, dan wordt het een loos 30-km gebied.

**De heer Klijsma, GL:** Stelt de discussie zeker op prijs. Wat GL betreft kan dat vaker. Aan de knelpunten, daar waar de verkeersveiligheid in het geding is, moet wat worden gedaan. Dat zou het uitgangspunt moeten zijn. Daarom problemen met tweedeling, alternatief 1 en 2. In alternatief 1, tweede deel, gaat het ook over een bepaald gebied, waar een plus op moet worden gezet: die plus valt eigenlijk in alternatief 2. Op de lijst van nog in te richten gebieden, staan een aantal gebieden waaraan niet de hoogste prioriteit gegeven hoeft te worden. Er staan ook straten op de lijst, waar wel nodig maatregelen moeten worden genomen (Peizerweg etc, Vestdijklaan). De insteek van laten we gericht iets meer doen dan alleen sober, maar echt snelheidsverlagend, spreekt GL aan.

## Verslag raadsce. Beheer en Verkeer 17 september 2008

**De heer Sylbing, S&S:** gaat ook voor variant twee. Handhaving is belangrijk. S&S vindt het belangrijk deze zaken met elkaar te bespreken, hechten dus waarde aan deze discussie.

**De heer Dijkhuizen, Stadspartij:** Stelt het op prijs dat de wethouder de keuze voorlegt. Geeft aan dat het triest is gesteld met de mentaliteit in het verkeer. Een bord met matigen snelheid leggen we met het grootste gemak naast ons leer. Is voorstander van een cursus voor snelheidsovertreders voor om hen te laten ervaren hoe het is als kind of oudere om de weg over te steken.

*De heer Seton, CDA: de hardrijders wonen vaak in de wijk.*

**De heer Dijkhuizen, Stadspartij:** u vraagt ons een keuze te maken tussen minder doen en dan goed, of meer doen maar dan wel minder goed. Normaal gesproken kiezen wij voor de laatste variant, maar nu niet. Wij vinden het belangrijker dat iedereen de logica van een 30-km gebied ziet. De extra middelen die overblijven moeten worden ingezet op plaatsen waar de verkeersveiligheid het meest in het geding is en als dat de door de wethouder genoemde plaatsen is, dan is dat zo. Voorkeur voor alternatief 1.

**De heer Luhoff, D66:** eigenlijk gaat het om de vraag of handhaving leidend moet zijn bij het instellen van zo'n regel. Als de mogelijkheid tot handhaving leidend is kun je veel regels afschaffen. D66 kiest daarom voor alternatief 1. Is heel erg voor ruimtelijke inpassing, dan kun je niet zeggen dan maar geen wooneerfgebied want er is geen geld. Sober maar doelmatig inrichten en op gerichte plekken waar overlast groot is, extra maatregelen nemen. Uiteraard op termijn alternatief 2 invoeren voor iedereen. Naar aanleiding van een interruptie stelt de heer Luhoff dat het gedrag van mensen nog steeds geen reden is om af te zien van 30-km gebieden. Sober is wat anders dan niets en wanneer het te vaak mis gaat, dan kun je wel extra maatregelen in die specifieke gebieden treffen.

**De heer Evenhuis, VVD:** is het eens met de heer Luhoff, wij zijn voor het aanbieden van alternatieven. Bij alternatief 1 staat niet alleen sober, maar ook doelmatig. Burgers gedragen zich ook zodanig dat het preventieve effecten heeft op de autorijder. De VVD is voor een sobere uitvoering, wel doeltreffend. Je kunt dan nog een zwaardere maatregel treffen.

**Mevrouw Jongman-Mollema, CU:** stelt het zeer op prijs dat er op deze manier naar de raad toegetreden wordt. Alleen de alternatieven waren voor de CU nog niet duidelijk.

Is alternatief 1 gewoon een keuze en alternatief 2 ook? Voor de CU is alternatief 2 hetzelfde als alternatief 1 maar dan met iets extra's. Het is nog wat onduidelijk, maar de CU is voor doelmatig optreden. Graag verduidelijking.

**De heer Seton, CDA:** Er zijn partijen, zoals de Stadspartij die zeggen je moet uit kunnen gaan van 30 km zones. Dat biedt duidelijkheid voor de wijk. Dat betekent dat er snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen. Dat staat niet in alternatief 1, daarin staat sober en doelmatig. We doen wel iets, maar niet dat wat we zouden moeten doen om alles ten volle te realiseren en dat hangt ook samen met handhaving door de politie. Alternatief 1 is ook een compromis. Als de Stadspartij uit wil gaan van 30-km zones dan moet je uitgaan van alternatief 2, en dan is het aantal beperkt.

*De heer Dijkhuizen, Stadspartij: dan zijn er toch veel minder 30-km zones en dan liggen ze dus niet op de plaats waar je ze verwacht. Dan is de logica weg.*

**De heer Seton, CDA:** Dat is de principiële keuze die dan gemaakt moet worden. Stelt vast dat linkse partijen accepteren dat er verschillende 30-km zones ontstaan. Daar komt het CDA ook op uit. Wij vinden het mooi dat er alternatieven worden voorgereken. Het CDA kiest voor alternatief 2, met één opmerking; busroutes zijn geen 30-km routes. En wij stellen voor daar dan ook geen maatregelen te treffen.

**Wethouder Dekker:** De wethouder sluit aan bij de woorden van de heer Seton. Het gaat haar er om, waar we in de toekomst naar toe gaan. Er is wel een spanning met de huidige 30-km zones, omdat het om schijnveiligheid gaat. Het nadeel van de huidige manier is voor een dubbeltje op de eerste rang. Zeggen tegen burgers: we hebben een 30-km regime, ondertussen rijden automobilisten heel hard. Vervolging is moeilijk en kan alleen als er ook fysiek 30 km wordt afgedwongen. OM is pas bereid te vervolgen als je het gebied ook fysiek inricht. Dat beleid betekent toch wel wat voor de gemeente. Uiterste consequentie is een deel van de 30-km zones terugdraaien. En als de raad wil dat het wel 30-km moet blijven, dan gaat dat geld kosten. De CU maakt zich zorgen over de Veenweg, dat komt omdat een aantal mensen de Aletta Jacobsstraat mijden. En vervolgens moeten in die straat weer maatregelen worden genomen. Het zijn vaak de mensen in de wijk die te hard rijden. Vraag is: wilt u daar waar mensen hun gedrag niet willen aanpassen, de wijken fysiek aanpassen. Kortom: de wethouder concludeert dat we er hier ook niet uit zijn. De wethouder heeft bedoeld alleen alternatief 2

## Verslag raadsce. Beheer en Verkeer 17 september 2008

als het gebied ook als 30-km gebied wordt ingericht. Dan gaat een aantal zones niet door en een aantal zones wordt teruggedraaid. Ook in het college is hierover heftig gediscussieerd. De wethouder vindt niet alle partijen even duidelijk.

**De heer Seton, CDA:** Over alternatief 2; u hebt bedoeld dat nieuwe 30-km zones alleen maximaal ingericht worden, maar hij leest in de tekst dat het ook voor 30-km zones geldt. En uit dat woordje ook, leidt hij af dat ook bestaande knelpunten maximaal worden ingericht. Namens het CDA merkt hij op dat het CDA niet tegen het terugdraaien van 30-km zones zijn. Ziet wel een duidelijke voorkeur bij de partijen voor alternatief 2.

**De heer De Rooij, PvdA:** wil wel graag beschouwend praten over deze vraag. De wethouder heeft ook gezegd, we hadden die alternatieven misschien anders moeten verwoorden. Het is niet helemaal glashelder. De fractie van de PvdA hecht aan duidelijkheid en het bieden van schijnveiligheid valt daar niet onder.

**Mevrouw Kirienko, SP;** blijven voor alternatief 2 maar de consequentie dat sommige gebieden weer teruggedraaid worden, dat had zij niet overzien en daarom wacht zij voor haar oordeel het definitieve voorstel af.

**Mevrouw Jongman-Mollema:** Kiest voor alternatief 2, kan zich vinden in de door de wethouder geschetste consequenties.

**De heer Evenhuis, VVD:** er heerst hier veel somberheid over de automobilist. De wethouder maakt punt 2 wel heel erg duidelijk, want daar zit de consequentie aan vast dat oud ingerichte wegen weer naar 50 km gaan. Wanneer komt de wethouder met zulke voorstellen?

**De heer Dijkhuizen Stadspartij:** als de consequentie van alternatief 2 is dat bestaande 30-km gebieden teruggedraaid worden naar 50 km-gebieden. Dat wil er eigenlijk niet in. Dat voelt als iets prijs geven.

**De heer Klijnsma, GL:** GL is voor alternatief 2 en wil op een ander moment wel praten met de wethouder of dat betekent dat een 30-km gebied dan automatisch 50-km gebied worden. Laten we nu de grootste knelpunten aanpakken en die zitten voor een deel in de nu al 30 km gebieden en voor een deel in nieuwe gebieden.

**Wethouder Dekker:** deze nieuwe manier vraagt een andere manier van discussiëren. Wat we nu aan het doen zijn, is met elkaar zoeken wat de praktijk is en wat onze ervaring is en hoe gaan we daar mee om. Als we variant 2 gaan kiezen, dan moet je fysiek inrichten. Heeft gezegd dat een uiterste consequentie van die denklijn is opheffing van de huidige 30-km waar het moeilijk te handhaven is, omdat je geen schijnveiligheid wilt creëren. Hoort regelmatig klachten van mensen; het is wel leuk een 30-km gebied, maar er wordt toch harder gereden dan 30 km/uur. Alles hier gehoord hebbende, wil zij nadenken over de plannen voor de 30 km gebieden; welke wil ik handhaven en welke huidige 30 km zones zou misschien toch wel weer omgezet kunnen worden. Niet om dat te doen, maar om dat te onderzoeken.

**De voorzitter** constateert dat een meerderheid opteert voor optie 2. De wethouder onderzoekt wat dat betekent en als dat eventueel meer geld kost, dan graag voor de begrotingsbehandeling duidelijkheid. De volgende keer krijgt de commissie een planning van wethouder Dekker voor het vervolg.

### B.8. Raadsvoorstel Bomen in de Binnenstad.

**De heer Spakman, PvdA:** Het is een mooi plan. Er is € 500.000 éénmalig geld beschikbaar gesteld. En nu staat hier dat er voor € 500.000 aan bomen zal worden gekocht. Maar hoe gaat het dan met het onderhoud en beheer? Onderhoud graag binnen kaders van de € 500.000.

**Mevrouw Jongman-Mollema, CU:** wil graag dat de bomen op een mooie zichtbare plaats komen en wil graag instemmingsbevoegdheid voor wat betreft de plaats waar de bomen zullen worden geplant.

**De heer Miedema, GL:** Dat laatste gaat GL te ver. Heeft geen behoefte om mede te bepalen waar de bomen precies komen te staan. Wat hen betreft komen de bomen ook op een prominente plaats. In het stuk staat dat er nog naar een plaats voor bomen op de Grote Markt wordt gekeken. GL vindt dat er zeker bomen op de Grote Markt moeten komen. Verder een prima plan.

**De heer Spakman, PvdA:** vertrouwt er op dat het college een mooie plaats vindt voor de bomen en hoeft hier geen instemmingsbevoegdheid voor.

**De heer Seton, CDA:** Er is nu € 500.000 beschikbaar. De vraag is moeten de bomen voor de Grote Markt uit deze € 500.000 of moet er dan weer nieuw geld gevonden worden? Heeft geen behoefte aan de exacte plaatsbepaling, maar wil wel een schets.

## Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 17 september 2008

**De heer Evenhuis, VVD:** Goed statement CU, hij vindt het een goede zaak dat de Raad iets vindt van de plaats waar de bomen komen.

**Wethouder Visscher:** Voor die € 500.000 moeten de bomen worden geplant. En de PvdA zegt dat ook het beheer en onderhoud binnen dit budget moet worden geregeld. Daar studeert de wethouder nog even op. Het belang van de bomen is niet alleen het aanzicht, maar ook de luchtkwaliteit, schaduw, tegenhouden van hitte in de zomer etc. Het college gaat de 50 bomen op een zorgvuldige manier planten. Er is al uitgebreid bekeken waar de bomen kunnen worden geplant, er wordt ook onder de grond gekeken. Dat levert namelijk ook beperkingen op. Het wordt een hele kluit om ze allemaal te planten. Het algemeen belang weegt zwaarder dan het individueel belang, één enkele bewoner kan de aanplant niet tegen houden. Instemmingsrecht voor de Raad voor de plaats van de bomen, zou de snelheid wel beperken.

**De heer Seton, CDA:** de bomen van de Grote Markt worden die uit de 5 ton betaald of komt dat later?

**Wethouder Visscher:** Nu wordt voor € 500.000 aan bomen geplant. Als later op de Grote Markt ook bomen worden geplant, zal daar apart budget voor gevonden moeten worden.

De wethouder komt voor de raadsvergadering terug op de vraag van de PvdA over het bekostigen van het beheer en onderhoud (gaat dat ook uit het budget voor de bomen?).

Het voorstel gaat conform naar de Raad (met dien verstande dat het voorstel als bespreekpunt kan worden geagendeerd als de PvdA niet tevreden is met het antwoord).

### C.1. Lange termijnagenda en lijst moties en toezeggingen

Geen opmerkingen.

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

De heren **Spakman, PvdA** en **Miedema, GL** verzoeken de collegebrief: Uitvoering motie luchtkwaliteit over houtkachels en sfeerhaarden te agenderen voor de volgende vergadering.

**De heer Spakman, PvdA** wil graag een opmerking plaatsen bij de collegebrief over Rapport Luchtkwaliteit 2007 gemeente Groningen. Hij merkt op dat het college wel wat bescheidener had mogen zijn wat betreft de behaalde resultaten

### C.3. Vaststelling verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer van 11 juni 2008

Het verslag wordt met één wijziging vastgesteld. Wijziging: de heer Gijsbertsen staat als aanwezig meld, hij was er niet, maar de heer Miedema moet wel als aanwezig worden vermeld.

**De heer Seton, CDA** vraagt of er nog stukken worden verstuurd voor de vergadering van 23 september a.s. Dat is niet het geval, er zullen presentaties worden gegeven.

**De voorzitter** sluit de vergadering om 18.45 uur.

#### **Toezeggingen:**

##### **Wethouder Visscher:**

Bij agendapunt B.8 (eerst A.3.1) Bomen in de Binnenstad.

De wethouder komt voor de raadsvergadering terug op de vraag van de PvdA over het bekostigen van het beheer en onderhoud (gaat dat ook uit het budget voor de bomen?).

NB: het raadsvoorstel blijft als conformpunt op de agenda van de raadsvergadering staan.

##### **Wethouder Dekker:**

Bij agendapunt B.4. Collegebrief d.d. 19 juni 2008: Risicoanalyse Regio Tram Groningen.

De wethouder zegt toe de commissie nog te informeren met de correcte argumentatie waarom er geen vrijwillige MER is gedaan.

Bij agendapunt B.7: Collegebrief d.d. 5 september 2008: Stand van zaken 30-km gebieden.

De wethouder zegt toe de volgende keer terug te komen met een planning van wanneer e.e.a. wordt vervolgd.

## Verslag raadscie. Beheer en Verkeer 17 september 2008

**Wethouder Dijkstra:**

Bij agendapunt B.6.: Brief van Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde betreffende jaarverslag luchthaven Eelde 2007 en Europese regelgeving:

De wethouder zegt toe dat de commissieleden de antwoordbrief van de aandeelhouders aan Vole zullen ontvangen en het jaarverslag 2007 ter visie te leggen.

## Raadsvoorstel - Bomen in de Binnenstad

### RAADSVOORSTEL:

2008-2009

Ons kenmerk: RO 08.1664192

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Bomen in de Binnenstad

Groningen,

Aan de raad,

Bomen betekenen een belangrijke bijdrage aan het leefmilieu van stad. Dit geldt ook voor de binnenstad. Ze dragen bij aan een gezond leefklimaat, en zeker ook aan de sfeer en beleving. Vandaar dat we kiezen voor het maken van een plan Bomen in de Binnenstad. In het verleden is in het kader van Binnenstad Beter gekozen voor verschillende sfeergebieden. Bomen en groen kunnen aan de versterking ervan een prima bijdrage leveren. In dit voorstel geven we aan op welke wijze we dit plan Bomen in de Binnenstad vorm willen geven en vragen wij u om een krediet, zodat we tot uitvoering kunnen overgaan.

Het extra planten van bomen in de binnenstad is geen gemakkelijke opgave. Dit komt vooral doordat onder de grond veel kabels en leidingen zitten en er dus niet zomaar bomen geplant kunnen worden. Het planten van bomen in de binnenstad vergt daarom een behoorlijke financiële en fysieke inspanning. Geen gemakkelijke weg, toch kiezen we ervoor om 50 bomen erbij te planten in de binnenstad, juist omdat dit de binnenstad verlevendigt en gezelliger maakt. Ook in de binnenstad is groen belangrijk, bomen dragen bij aan een gezonder binnenstadsklimaat en kunnen zorgen voor verkoeling. Bij de behandeling van de begroting 2008 heeft uw raad in het kader van de Stadsmeierrechten voor dit doel een budget van € 500.000,- gereserveerd. De beschikbare ruimte in de Binnenstad is beperkt. Er is sprake van dichte bebouwing en de openbare ruimte wordt intensief gebruikt. Om bomen te kunnen planten moet er niet alleen bovengronds ruimte zijn en de wenselijkheid bestaan om op die locaties de ruimte in te vullen met bomen. Ook ondergronds is het een drukte van belang, en moeten kabels en leidingen het mogelijk maken bomen te planten. Dit is er mede reden van dat met het beschikbare budget circa 50 bomen kunnen worden geplant.

Bomen moeten een versterking van het leefklimaat betekenen, de locatiekeuze ervan moet daarom passen binnen de uitgangspunten van Ruimte voor Ruimte en de daar geformuleerde kwaliteitseisen.

We werken daarom aan een bomenplan dat een versterking van de binnenstad en de verschillende sfeergebieden oplevert, en dat goed aansluit op de overige planvorming en projecten die we in de binnenstad onderhanden hebben. We kijken daarom naar de

## Raadsvoorstel - Bomen in de Binnenstad

2

entrees van de binnenstad( bijv. kop Herestraat), naar de doorvoerroutes naar de markten (bijv. Ubbo Emmiusstraat), en naar specifieke plekken die met de aanplant van bomen verlevendigd kunnen worden (bijv. de Donkersgang). We gaan voorts na of bestaande voornemens en plannen uitgebreid kunnen worden met bomen (bijv. Westerhaven, Steentilstraat). De meerkosten van het onderhoud zullen moeten worden gedekt uit de middelen voor areaaluitbreiding, waarmee de onderhouds-begroting jaarlijks wordt opgehoogd.

We achten het raadzaam om op een aantal locaties nu geen bomen te plannen. Dat betreft met name de Grote Markt. Vanwege een aantal wenselijke en te verwachten ontwikkelingen als Oost- en Noordwand en de Tram is het beter de discussie over de inrichting van de Grote Markt af te wachten. We komen daar op terug.

Omwonenden en ondernemers zullen wij in een overlegprocedure bij het plan Bomen in de Binnenstad betrekken. We streven ernaar om de daadwerkelijke uitvoering in het najaar van 2008 te starten en in het voorjaar van 2009 af te ronden. Om dat te kunnen laten slagen moet beschikt kunnen worden over een plankrediet. We stellen u voor om het gehele krediet nu beschikbaar te stellen en de raadscommissie te informeren over de definitieve locatiekeuze voordat met uitvoering wordt begonnen. Dat is tevens het moment dat de overlegresultaten kunnen worden voorgelegd.

Begrotingswijziging 2008							
Betrokken dienst(en)		RUEZ & Bestuursdienst					
Naam voorstel		Bomen in de Binnenstad					
Incidenteel / Structureel		Incidenteel					
Soort wijziging		Exploitatie					
Prgr.	Financiële begrotingswijziging	Leiden	Balen	Saldo	Toewoeging reserve	Ottrekking reserve	Saldo
7.09	RUEZ, Groen- en recreatievoorzieningen (Stadsmeierrechten 2008) Bomen in de binnenstad	200.000	-	200.000	300.000		500.000
9.03	BSR, Concessieposten (Stadsmeierrechten 2008) Bomen in de binnenstad	500.000	-	500.000			500.000
	<b>Totaal begrotingswijziging</b>	<b>700.000</b>	<b>-</b>	<b>700.000</b>	<b>300.000</b>		<b>1.000.000</b>

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. in te stemmen met de voorgestelde aanpak;
- II. hiervoor een exploitatiebudget van € 500.000,- beschikbaar te stellen en dit te dekken uit de verdeling Stadsmeierrechten 2008, onderdeel Bomen in de Binnenstad;
- III. de gemeentebegroting dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders  
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

## Raadsvoorstel - Revitalisering bedrijventerrein Winschoterdiep Eemskanaal.

### **RAADSVOORSTEL:**

2008-2009

Ons kenmerk: RO 08.1659614

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Revitalisering bedrijventerrein Winschoterdiep Eemskanaal.  
Herinrichting Bornholmstraat zuidzijde.

Groningen,

Aan de raad,

### **Inleiding.**

In 2004 hebben gemeente en ondernemers een Masterplan opgesteld voor de revitalisering van het verouderde bedrijventerrein op Zuidoost, met ruim 800 bedrijven en 20.000 werknemers het belangrijkste bedrijventerreinencluster van Noord-Nederland. In juli 2005 is dit plan door uw raad vastgesteld. Het revitaliseringsplan heeft tot doel de modernisering en verduurzaming van het bedrijventerrein. De grondgedachte van dit Masterplan is dat bedrijfsleven en overheid investeren in het gebied. Het revitaliseringsproject heeft als topproject van het ministerie van EZ inmiddels bijna 5 miljoen euro subsidie ontvangen.

Het Masterplan bestaat uit drie fasen en verschillende deelprojecten die afzonderlijk aan uw raad worden voorgelegd. Hierbij leggen wij u de uitwerking van het deelproject "herinrichting Bornholmstraat zuidzijde" ter vaststelling voor. Het project bestaat de her-profilering van het wegprofiel van de bestaande Bornholmstraat vanaf de rotondes bij de Zuidelijke Ringweg tot aan de Antwerpenkruising. Wij vragen uw raad het krediet beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het deelproject Bornholmstraat zuidzijde.

De herinrichting heeft als doel de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de groene uitstraling te verbeteren. Het inrichtingsvoorstel komt grotendeels overeen met het voorstel zoals dat is gepresenteerd in het door uw raad vastgestelde masterplan voor de revitalisering. De huidige wegbreedte is 9 meter. In het Masterplan is voorgesteld de breedte van de weg naar 10 meter te brengen. In de ondergrond zitten kabels en leidingen die tegen relatief hoge kosten verplaatst moeten worden om de verbreding naar 10 meter te realiseren. Door de weg te herprofilen tot een breedte van 9,15 meter, hoeven de kabels en leidingen niet verplaatst te worden. De herprofilering van de weg voldoet aan de huidige richtlijnen en verkeersnormen. De weg wordt wel ingedeeld zoals in het aangegeven dwarsprofiel uit het masterplan. De dwarsprofielen zijn uitgewerkt in drie tekeningen en aangeduid met A, B en C.



## Raadsvoorstel - Revitalisering bedrijventerrein Winschoterdiep Eemskanaal.

2

### **Herinrichtingsplan voor de Bornholmstraat zuidzijde.**

*Randvoorwaarden voor de herprofilering van het bestaande wegprofiel.*

Bij de uitwerking van het ontwerp is rekening gehouden met de volgende randvoorwaarden:

1. de doorstroming van de Bornholmstraat verbeteren door het aanleggen van rijbanen gescheiden door een middenstrook en opstelstroken voor het links afslaande verkeer;
2. de bereikbaarheid van de ondernemers te garanderen;
3. de aanwezigheid van een vrijliggend fietspad (is in een eerder stadium al aangelegd);
4. het in stand houden van de ecologische zone (is in een eerder stadium al aangelegd);
5. het aanvullen van de bestaande boomstructuur (is in een eerder stadium al aangelegd);
6. het samenvoegen en verbeteren van inritten.

De ecologische zone met daarin het bestaande fietspad hoeft niet te worden aangepast.

De Bornholmstraat zuidzijde is een ontsluitingsweg. De inrichtingsaspecten zoals bedrijvigheid, stedenbouw, verkeer, groen en water zijn in deze situatie nauw met elkaar vervochten. In onderlinge samenhang van openbare ruimte en bedrijven bepaalt de inrichting van de weg in belangrijke mate de uitstraling van het bedrijventerrein. In het profiel onderscheiden we drie kenmerkende zones van west naar oost:

- de ecologische zone met bomen en struiken en het fietspad dat in 2 richtingen te berijden is;
- vervolgens een weg, bestaande uit 2 rijbanen gescheiden door een middenstrook, onderbroken door opstelstroken voor afslaand verkeer;
- en de bedrijven.

*Er zijn drie dwarsprofielen.*

Profiel A.

Geeft een weergave van de situatie waar sprake is van een linksafvlak.

Profiel B.

Geeft een weergave van de situatie waar sprake is van een middengeleider.

Dit profiel wordt toegepast waar sprake is van een oversteekplaats voor voetgangers en fietsers.

Profiel C.

Dit profiel wordt toegepast op het doorgaande gedeelte van de Bornholmstraat. Hier is het middenvlak overrijdbaar. Het middenvlak wordt bestraat met klinkers en vormt een structurerend element dat de weggebruiker erop attendeert om met gepaste snelheid te rijden.

*Verkeersafwikkeling en veiligheid.*

In het ontwerp is de nadruk gelegd op de bereikbaarheid van de bestaande bedrijven zolang de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt. De doorstroming op de

## Raadsvoorstel - Revitalisering bedrijventerrein Winschoterdiep Eemskanaal.

3

Bornholmstraat verbetert ten opzichte van de huidige situatie door de aanleg van een middenstrook en opstelstroken voor het links afslaande verkeer bij de zijwegen. De middenstrook is een structurerend element en zorgt ervoor dat de weggebruiker met gepaste snelheid rijdt. Het dwarsprofiel van de weg is met een totale breedte van 9,15 meter breed genoeg om het verkeer goed te laten doorstromen. Het gescheiden fietsverkeer en autoverkeer en de aanleg van bushavens bij de haltes dragen ook bij aan de verbetering van de doorstroming. Het vrijliggend fietspad dat al eerder is aangelegd was een belangrijke verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers.

### *Het Groenontwerp.*

De inrichting van het groen is met aanleg van het fietspad al opgeleverd. In het Boomstructuurplan is de Bornholmstraat aangegeven onderdeel van de hoofdstructuur. Aan de Bornholmstraat staan boomgroepen bestaande uit es, esdoorn, wilg en berk. De groene kwaliteit wordt verbeterd door het aanvullen van een enkele nieuwe boom om de bestaande structuur te benadrukken. De groenstrook met daarin het fietspad is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur van de stad.

### **Planning en fasering.**

De start van de uitvoering van de wegwerkzaamheden is gepland in het najaar van 2008. De voortgang is afhankelijk van de voorbereidingstijd en de weersomstandigheden.

### **Participatie.**

Het Masterplan revitalisering Winschoterdiep Eemskanaal is in nauwe samenwerking met de ondernemers opgesteld. Het Masterplan geeft uiting aan de gezamenlijke wens van ondernemers en overheid om het bedrijventerrein op te waarderen en te moderniseren.

In het ontwerpproces is de klankbordgroep van ondernemers op de hoogte gehouden van de voortgang. De klankbordgroep heeft geadviseerd om rekening te houden met bereikbaarheid van de ondernemers.

Ondernemers zijn uitgenodigd mee te liften in de uitvoeringswerkzaamheden van de weg. Bijvoorbeeld om de erfafscheiding op hun eigen terrein gelijktijdig aan te pakken. Een aantal ondernemers doet indirect mee. Doordat wij de inrichting aanpassen, passen zij hun eigen terreinafscheiding aan. Gedurende het ontwerpproces zijn meerdere informatiebijeenkomsten gehouden voor de aanliggende bedrijven en ondernemers.

Ondernemers, die zich daarvoor hebben aangemeld, worden gedurende de uitvoering wekelijks via de mail op de hoogte gehouden. De uitvoeringswerkzaamheden zijn overigens ook te volgen op de algemene website [www.terreinwinst.nl](http://www.terreinwinst.nl). Voor ondernemers wordt ook een spreekuur op een vaste dag in de week ingesteld gedurende de uitvoeringsperiode.

### **Beheer.**

De herprofilering van de Bornholmstraat zuidzijde neemt nauwelijks extra ruimte in beslag. Voor stadsbeheer is ook nauwelijks sprake van areaalomvorming of areaaluitbreiding.

## Raadsvoorstel - Revitalisering bedrijventerrein Winschoterdiep Eemskanaal.

4

### *Onderhoudsniveau.*

De Bornholmstraat behoort tot de hoofdstructuur van de stad. Voor het onderhoud betekent dat het wordt uitgevoerd op het niveau "hoog" zoals is omschreven in de BORG-systematiek.

### *Beheerparticipatie vervolgtraject.*

Stedelijk beheer is betrokken bij de opstelling van het Masterplan voor de revitalisering van het bedrijventerrein Winschoterdiep Eemskanaal. Ook is de integraal beheerder van stadsbeheer betrokken in de ontwerpfase van de Bornholmstraat zuidzijde. Milieudienst en OCSW zijn vooraf geïnformeerd en uitgenodigd om bij de projectgroep aanwezig te zijn. De Hulpverleningsdienst is zoals te doen gebruikelijk geraadpleegd en geïnformeerd door de verkeerskundige.

Voor het bedrijventerrein zullen beheerafspraken worden gemaakt tussen stadsbeheer en de ondernemersvereniging VBZO. Men probeert via parkmanagement het gebied onder beheer te brengen, zodat ook voor de toekomst het resultaat van de revitalisering wordt gewaarborgd.

### *Dekking beheer- en onderhoudskosten.*

Het bestaande groen aan weerszijden van de weg blijft voor inrichting en beheer gelijk en wordt hooguit aangevuld als het nodig is. Het gebied is al in onderhoud bij stadsbeheer.

### **Externe veiligheid, milieuparagraaf, duurzaamheid en ecologie.**

Met betrekking tot de externe veiligheid, duurzaamheid en het milieu sluit het inrichtingsplan aan op het Masterplan revitalisering Winschoterdiep Eemskanaal.

### **Financiële paragraaf.**

#### *Kosten Bornholmstraat zuidzijde.*

Op basis van het Masterplan is in het kader van de daarin voorgestelde maatregelen voor de Bornholmstraat zuidzijde een kostenraming opgesteld. De geraamde kosten voor de herinrichting uit genoemde kader bedroegen € 741.000,-- met als prijspeildatum 1 januari 2008. Op grond van deze kostenraming heeft het Ministerie van Economische Zaken subsidie aan het plan toegekend uit de Topper I regeling.

Het huidige en definitieve ontwerp brengt de raming van de totale kosten op € 994.000,--.

De kostentoeename met € 253.000,-- wordt veroorzaakt door een noodzakelijk gebleken aanpassing van het ontwerp. Door de huidige trottoirbanden te vervangen door schuine banden ontstaat een optische verbreding. Hierdoor kan de verbreding verkeerstechnisch beperkt blijven tot 0,15 m.

Er is daarom afgezien van een verbreding van de Bornholmstraat met 1 m zoals voorzien in het Masterplan. De verbreding vereist een extra investering van naar schatting € 800.000,-- voor het verleggen van kabels en leidingen. In de tentatieve

## Raadsvoorstel - Revitalisering bedrijventerrein Winschoterdiep Eemskanaal.

5

begroting van het Masterplan zijn deze hoge kosten voor het verleggen van de kabels en leidingen niet voorzien.

In verband met de technische staat van de rijwegverharding van de Bornholmstraat moet de bestaande asfaltverharding worden vervangen door een volledig nieuwe constructie, bestaande uit een funderingslaag en een nieuwe asfaltverharding over een lengte van 400 m. Deze onderhoudswerkzaamheden worden aanbesteed en uitgevoerd in combinatie met de totale herinrichting.

De uitvoeringskosten van het groot onderhoud maken geen deel uit van de exploitatiebegroting. De exploitatiebegroting heeft uitsluitend betrekking op de kosten van revitaliseringsmaatregelen.

Uit de onderhoudsbegroting, waarvoor kredieten beschikbaar zijn gesteld, worden de kosten van vervanging van de wegconstructie betaald.

Een exemplaar van de exploitatiebegroting (NP) ligt in de visietrommel ter inzage.

### *Dekking.*

Voor de dekking van het plan zijn de volgende bijdragen gereserveerd:

- keuzenota, nieuw beleid 2006, incidenteel	€ 75.000,--
- keuzenota, nieuw beleid 2008-Terreinwinst, structureel	€ 253.000,--
- Topper I subsidie	€ 666.000,--
Totale dekking	€ 994.000,--

### *Kredieten.*

Op 21 februari 2007 heeft uw raad, onder nummer 6f, voor het project Bornholmstraat zuidzijde een planvoorbereidingskrediet van € 75.000,-- beschikbaar gesteld voor de kosten van planontwikkeling en besteksvoorbereiding.

Dit planvoorbereidingskrediet is gedekt door:

- keuzenota, nieuw beleid 2006, incidenteel	€ 75.000,--
---	-------------

Rekening houdend met het reeds beschikbaar gestelde krediet van € 75.000,-- voor het project Bornholmstraat zuidzijde is het nu gewenst de beschikking te hebben over een aanvullend uitvoeringskrediet van € 919.000,--.

Voorgesteld wordt het krediet als volgt te dekken:

- keuzenota, nieuw beleid 2008-Terreinwinst, structureel	€ 253.000,--
- Topper I subsidie	€ 666.000,--
Aanvullend krediet	€ 919.000,--

## Raadsvoorstel - Revitalisering bedrijventerrein Winschoterdiep Eemskanaal.

6

### Aanvullende informatie.

Reeds beschikbaar gestelde kredieten ten behoeve van de revitalisering van bedrijventerrein Winschoterdiep/Eemskanaal ZO:

1. fietspaden Bornholmstraat, raadsbesluit. nr. 9, d.d. 22 maart 2004	€ 1.531.000,--
NB. Op basis van de nacalculatie in 2006 is het oorspronkelijk aangevraagde krediet van € 1.531.000,-- met € 30.000,-- verhoogd tot € 1.561.000,--	€ 30.000,--
2. Terreinwinst, raadsbesluit. nr. 9, d.d. 28 april 2004 - ontwikkelen visie en opstellen masterplan	€ 285.000,--
- voorzieningen havens	€ 238.000,--
3. Plankostenkrediet Winschoterdiep/Eemskanaal, raadsbesluit nr. 6f, d.d. 21 februari 2007	€ 1.125.000,--
4. Herinrichting Bornholmstraat noordzijde en haalbaarheids- onderzoek, raadsbesluit nr. 6f, d.d. 21 februari 2007	€ 2.426.000,--
5. Herinrichting Gideon zuid, raadsbesluit nr. 5k, d.d. 18 juni 2008	€ 4.577.000,--
Totaal beschikbaar gesteld krediet voor de revitalisering	€ 10.212.000,--

Na beschikbaarstelling van het in dit voorstel aangevraagde krediet voor de revitaliseringsmaatregelen herinrichting Bornholmstraat zuidzijde, van in totaal € 919.000,--, zal het totaal voor de revitalisering Winschoterdiep/Eemskanaal ZO beschikbaar gestelde krediet € 11.131.000,-- bedragen.

Begrotingswijziging 2008							
Betrokken diensten)		RO/EZ & Bestuursdienst					
Naam voorstel		Revitalisering bedrijventerrein Winschoterdiep Eemskanaal - Herinrichting Bornholmstraat zuidzijde					
Incidenteel / Structureel		Structureel					
Soort wijziging		Exploitatie					
Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.07	RO/EZ: Bedrijventerrainen (str. NB 2008 / Terreinwinst)	18.000	-	18.000-			18.000-
9.03	BSD: Concomitantelasten (str. NB 2008 / Terreinwinst)	18.000-	-	18.000			18.000
<b>Totaal begrotingswijziging</b>		-	-	-	-	-	-

Begrotingswijziging 2008							
Naam voorstel		Revitalisering bedrijventerrein Winschoterdiep Eemskanaal - Herinrichting Bornholmstraat zuidzijde					
Incidenteel / Structureel		Incidenteel					
Soort wijziging		Investering					
Tijdsplanning krediet		2008 - 2009					
Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.07	RO/EZ: Bedrijventerrainen	919.000	253.000	666.000-			666.000-
7.07	RO/EZ: Bedrijventerrainen (T oppersubsidie)	666.000	666.000	666.000			666.000
<b>Totaal begrotingswijziging</b>		<b>919.000</b>	<b>919.000</b>	-	-	-	-

### **Voorstel.**

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. het herinrichtingsplan voor de Bornholmstraat zuidzijde vast te stellen;
- II. de exploitatiebegroting herinrichting Bornholmstraat zuidzijde vast te stellen;

## Raadsvoorstel - Revitalisering bedrijventerrein Winschoterdiep Eemskanaal.

7

- III. voor de uitvoering van Bornholmstraat zuidzijde een aanvullend uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 919.000,-;
- IV. het uitvoeringskrediet te dekken uit:
  - a) € 253.000,-, zijnde een structurele kapitaallast van € 17.921,- ten laste van structureel nieuw beleid 2008 onderdeel Terreinwinst;
  - b) € 666.000,- uit bijdragen van derden;
- V. de gemeentebegroting 2008 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders  
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

## Raadsvoorstel - Europese Kaderrichtlijn Water(KRW); afstemming met lokaal . . .

### RAADSVOORSTEL:

2008-2009

Ons kenmerk: RO 08.1661149

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Europese Kaderrichtlijn Water(KRW); afstemming met lokaal waterbeleid.

Groningen,

Aan de raad,

#### 1. Beslisnota "Schoon en gezond water".

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) vraagt van iedere Europese lidstaat om te streven naar een "goede ecologische toestand" van het oppervlaktewater en het grond-water. Voor elk stroomgebied moeten de ecologische en chemische doelen en maatregelen in de loop van 2009 worden vastgesteld en beschreven in een "Stroomgebied-beheerplan 2009-2015". Deze maatregelen moeten in 2015 gerealiseerd zijn. De nationale overheden stellen deze plannen op.

De Beslisnota "Schoon en gezond water 2008" is de regionale input vanuit Noord-Nederland voor de Stroomgebiedbeheerplannen van de Rijn en de Eems. In deze Beslisnota maken alle betrokken partijen afspraken over de ambities en doelstellingen voor het waterbeleid in de komende jaren.

#### *Totstandkoming Beslisnota.*

De Stuurgroep Water 2000+ (met daarin o.a. de provincies Groningen en Drenthe, de waterschappen en de gemeenten) heeft een beschrijving gemaakt van de bestaande en gewenste toestand van het water in de twee stroomgebieden. In zogenaamde gebiedsbijeenkomsten hebben de waterschappen samen met onder andere organisaties op het gebied van landbouw, natuur en milieu, het drinkwaterbedrijf en de recreatiesector besproken welke ambities, doelen en maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn.

De resultaten van deze gebiedsbijeenkomsten zijn in de bijgevoegde Beslisnota samengevat.

In het najaar van 2007 heeft de Stuurgroep Water 2000+ een conceptnota (Adviesnota) opgesteld. Deze is verstuurd naar alle bestuurslagen, met het verzoek om een reactie. Wij hebben u bij brief hierover geïnformeerd. Deze brief is in februari 2008 in de Raadscommissie Beheer & Verkeer besproken. Aan de hand van alle ontvangen reacties is de Adviesnota aangepast tot de Beslisnota. De Beslisnota vormt een regionaal bestuursakkoord, waarbij alle bestuurslagen de intentie uitspreken om de gemaakte afspraken over te nemen in hun eigen plannen en besluiten.

#### *Consequenties Beslisnota.*

## Raadsvoorstel - Europese Kaderrichtlijn Water(KRW); afstemming met lokaal . . .

2

Het Regionaal Bestuurlijk Overleg Rijn-Noord en de Stuurgroep Water 2000+ verzoeken de raad van de gemeente Groningen om in te stemmen met de Beslisnota en de inhoud te gebruiken bij het opstellen van plannen of besluiten voor het verbeteren van de waterkwaliteit.

Instemmen met de Beslisnota heeft voor de gemeente als consequentie dat ze een Stedelijke wateropgave moet formuleren. Hierin moet de gemeente inzichtelijk maken welke maatregelen zij gaat nemen om het stedelijke watersysteem klimaatneutraal te maken. Deze maatregelen worden ook opgenomen in het regionale Stroomgebied-beheerplan en krijgen daarmee een verplicht karakter.

In de gemeente Groningen komen de afspraken uit de Beslisnota terug in het Groninger Water- en Rioleringsplan (GWRP), waarvan vaststelling door uw raad is voorzien in december 2008. Het raadsbesluit over de inzet in het kader van de KRW, en daarmee opname van gemeentelijke maatregelen in het Stroomgebiedbeheersplan, moet echter vóór 1 november 2008 plaatsvinden. Om die reden vindt dit deel van de besluitvorming hierover nu plaats.

### **2. Afkoppelen van regenwater als KRW-maatregel.**

De praktische consequenties van de invoering van de KRW zijn voor de gemeente Groningen beperkt. De KRW heeft in de gemeente Groningen alleen betrekking op het Hoornsemeer, enkele polders in de Westrand en de grote kanalen in het boezem-watersysteem. De gemeente is hiervan niet de beheerder. De voorgestelde maatregelen komen ten laste van de waterschappen en de provincie. De KRW schrijft verder voor dat de waterkwaliteit niet achteruit mag gaan. In de gemeente Groningen zijn nu al geen riooloverstorten meer in kwetsbaar gebied aanwezig. De gemeente ligt bovendien al op koers met het verbeteren van de binnenstedelijke waterkwaliteit (op basis van het Waterplan gemeente Groningen 2003-2007).

Om ook onze bijdrage te leveren aan een betere waterkwaliteit, stellen we voor om het huidige "afkoppelbeleid voor regenwater" in te zetten als KRW-maatregel. Bij het afkoppelen wordt het (relatief) schone regenwater dat op verhard oppervlakte valt, niet vermengd met vervuild afvalwater van huishoudens en bedrijven, maar afzonderlijk naar het oppervlaktewater afgevoerd. Door af te koppelen, hoeft de riolering minder water af te voeren en is de kans kleiner dat bij hevige neerslag een deel van het rioolwater noodgedwongen op het oppervlaktewater moet worden geloosd. We stellen voor om onze doelstelling om in de periode 2009-2013 minstens 60.000 m<sup>2</sup> verhard oppervlak af te koppelen, als verplichting op te nemen in het Stroomgebiedbeheerplan.

### **3. Optimale variant in Stedelijke wateropgave.**

#### *Gemeentelijke watertaken.*

Op basis van het Regionaal Bestuursakkoord en de Wet Gemeentelijke Watertaken moet de gemeente Groningen zorgen voor voldoende bergingscapaciteit in haar riolering en oppervlaktewater. Deze capaciteit moet voldoende zijn om ook in het geval van extreme weersomstandigheden de kans op wateroverlast voor de burgers zo veel mogelijk te voorkomen.



## Raadsvoorstel - Europese Kaderrichtlijn Water(KRW); afstemming met lokaal . . .

3

Daarnaast moet de gemeente invulling geven aan haar zorgtaken met betrekking tot het hemelwater, afvalwater en grondwater en moet zij (op basis van de KRW) zorgen voor een goede waterkwaliteit en goede ecologische omstandigheden. Bij het op orde brengen van het watersysteem is het gehele invloedsgebied van belang, ook in stedelijk gebied. De praktijk bewijst dat de relatie tussen waterkwantiteit, waterkwaliteit en ecologische potenties zeer direct is. Het is daarom een goede zaak de verschillende opgaven gezamenlijk te analyseren en te vertalen in een samenhangend maatregelen-pakket.

Het is aan de raad om te bepalen met welke ambitie de gemeente haar rol als waterbeheerder invult.

### *Stedelijke wateropgave.*

De Stedelijke wateropgave is de taak die de gemeente heeft om het watersysteem en de waterketen vóór 2015 op orde te brengen en te houden. De Stedelijke wateropgave richt zich op het beperken van drie vormen van overlast: wateroverlast vanuit de riolering, grondwateroverlast en oppervlaktewateroverlast. Maatregelen moeten integraal zijn: ze moeten niet alleen overlast zo veel mogelijk voorkomen, maar ook bijdragen aan een zichtbaar betere leefomgeving van de burgers in Groningen, een duurzame en betere waterkwaliteit en meer ecologische kwaliteit in de wijk. De Stedelijke wateropgave maakt onderdeel uit van het GWRP.

Voor het bepalen van de Stedelijke wateropgave heeft de gemeente Groningen onderzocht of ook bij extreme neerslag het regenwater in Groningen in het rioolstelsel geborgen en via het beschikbare oppervlaktewater afgevoerd kan worden. De gemeente Groningen valt binnen het beheergebied van de waterschappen Hunze en Aa's en Noorderzijlvest. Voor het bepalen van de kwantiteitsopgave hanteren deze waterschappen en de gemeente Groningen een gezamenlijk ontwikkelde rekenmodule. Hierbij zijn voor alle 24 deelgebieden gegevens verzameld zoals de verdeling verhard en onverhard oppervlak, de afvoer van water en de toelaatbare peilstijgingen.

Aan de hand van verschillende neerslagsituaties is per deelgebied bepaald of het watersysteem voldoende robuust is. De uitkomsten hiervan zijn verwerkt in overzichtskaarten, die aangeven waar de risico- en aandachtspunten liggen. Er zijn twee overzichtskaarten voor een waterstand die eens per honderd jaar voorkomt: één op basis van de huidige klimaatgegevens en één met het oog op klimaatveranderingen rekening houdend met een toename van de regenval met 10% (zie bijlage 3). Dit is conform de afspraken die gemaakt zijn in het Regionaal Bestuursakkoord Water.

### *Ambitieniveaus.*

Uit de analyse bleek dat er in het grootste deel van de gemeente voldoende oppervlaktewater aanwezig is om het neerslagoverschot te bergen dat hoort bij een wateraanbod dat eens per honderd jaar voorkomt. Op enkele locaties is niet voldoende bergingscapaciteit aanwezig, dit kan leiden tot overlast. De maatregelen die op basis hiervan worden voorgesteld, bevinden zich op het snijvlak van het oplossen van de knelpunten en het realiseren van een robuust en duurzaam watersysteem. Om de Stedelijke wateropgave te realiseren, zijn verschillende aanpakken mogelijk. Uitgaande van verschillende ambitieniveaus zijn drie varianten beschreven: de Minimale

## Raadsvoorstel - Europese Kaderrichtlijn Water(KRW); afstemming met lokaal . . .

4

variant, de Optimale variant en de Maximale variant (zie voor een uitgebreide beschrijving bijlage 1).

Elke variant bestaat uit een set integrale maatregelen, met de bijbehorende kosten. De Wet gemeentelijke watertaken schrijft voor dat alle directe en indirecte kosten van het waterbeheer via de nieuwe rioolheffing bij de burger in rekening worden gebracht. De grootste kosten zijn gemoeid met fysieke inrichtingsmaatregelen. Om het gewenste inrichtingsniveau vast te houden, zijn ook de jaarlijkse beheerkosten begroot, al vallen deze in het niet bij de inrichtingskosten. Doordat het gaat om nieuwe (water)taken die door wetgeving aan de gemeente zijn opgelegd, zijn alle drie varianten doorgerekend. Steeds is onderzocht wat de realisering van de ambitie inhoudt voor het rioolrecht. Bij elke variant is een koppeling gemaakt tussen de kwantitatieve opgave en een bepaalde kwalitatieve en duurzame opgave. De exacte, volledige en definitieve financiële onderbouwing is opgenomen in het GWRP, die in december aan de raad wordt aangeboden.

### Minimale variant:

Deze variant is het minimum wat nodig is om aan de kwantitatieve eisen van de wateropgave te voldoen. Bij de uitvoering hiervan treden er kleine veranderingen op in de kwaliteit van de stadswateren van Groningen. De huidige knelpunten, vooral op het gebied van waterkwantiteit, worden opgelost. Er is geen sprake van enige ambitie om de waterkwaliteit te verbeteren. Er wordt geen invulling gegeven aan duurzame ambities. Bij deze variant doet de gemeente een stap terug ten opzichte van de ambitie uit het Waterplan van 2003-2007. De totale investering aan fysieke maatregelen bedraagt 3 miljoen euro (zie bijlage 2). Voor de uitvoering van deze minimale variant moet het rioolrecht structureel worden verhoogd met ongeveer € 0,26 per jaar.

### Optimale variant:

Bij deze variant wordt er voldoende capaciteit gecreëerd voor een waterstand die eens in de honderd jaar voorkomt, ook als door klimaatsverandering de regenval toeneemt met 10%. Er is sprake van een ecologisch hoog ambitieniveau, afgeleid van de inzet bij de Groenstructuurvisie. De variant sluit aan bij de doelstelling om Groningen te laten uitgroeien tot een duurzame stad, bij de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en bij de kwaliteitseisen die aan de waterpartners worden toegekend in het GWRP. Bij de uitvoering van deze variant wordt de waterkwaliteit zichtbaar verbeterd. Er ontstaat een duurzaam en veerkrachtig watersysteem. De kans dat inwoners van de stad worden geconfronteerd met ernstige wateroverlast als gevolg van het veranderende klimaat, is tot een aanvaardbaar minimum teruggebracht. De optimale variant vraagt een totale investering van 37 miljoen euro aan fysieke maatregelen (zie bijlage 2). Hiervoor is een structurele verhoging van het rioolrecht nodig van ongeveer € 1,30 per jaar.

## Raadsvoorstel - Europese Kaderrichtlijn Water(KRW); afstemming met lokaal . . .

5

### Maximale variant:

Deze variant onderscheidt zich van de optimale variant, doordat er ecologisch een zeer hoog ambitieniveau wordt aangehouden, met maximale inzet van alle denkbare ecologische maatregelen. Hierdoor zou overal een ecologisch goed functionerend watersysteem moeten ontstaan. In de praktijk lijkt het echter haast niet mogelijk om in een compacte stedelijk gebied de maximale en duurzaamste variant te realiseren. Er zijn verschillende partijen in de stad die vanuit verschillende belangen aanspraak maken op de waterinfrastructuur. Bovendien zal het regionale boezemwater dat de stad passeert, niet aan deze kwaliteitseisen kunnen voldoen. De burger zal daardoor, in vergelijking met de optimale variant, weinig meerwaarde in de waterkwaliteit ondervinden. De maximale variant betreft een totale investering van 93 miljoen euro aan fysieke maatregelen (zie bijlage 2). Hiervoor zou een structurele verhoging van het rioolrecht van ongeveer € 3,30 per jaar benodigd zijn.

### *Conclusie.*

Bij de minimale variant zal de burger nagenoeg geen verandering waarnemen met betrekking tot de waterkwaliteit en de leefomgeving. Er wordt alleen aan de wettelijke kwantitatieve eisen voldaan, zonder enige ambitie. Deze variant is ten opzichte van reeds vele jaren ingezet beleid een stap achteruit.

Doordat niet al het oppervlaktewater in Groningen zich leent voor de inzet van alle mogelijke ecologische maatregelen, is het zo goed als onmogelijk om de maximale en meest duurzame variant te realiseren. De verhoging van het rioolrecht is dan minder in evenwicht met wat de burger waarneemt van de waterkwaliteit en de leefomgeving.

Bij de optimale variant wordt de grootst mogelijke winst gehaald wat betreft de waterkwaliteit, de waterkwaliteit, de ecologie en de robuustheid van het watersysteem. De lastenontwikkeling en de uitvoerbaarheid van de maatregelen worden bij deze variant het best in de hand gehouden. Voor een verhoging van het rioolrecht van ca. € 1,30 per jaar, ervaart de burger een wezenlijke en duurzame verandering van de waterkwaliteit en de leefomgeving, in de vorm van een schoner en robuuster watersysteem.

### *Financiële verantwoording.*

Zoals gezegd, schrijft de Wet Gemeentelijke Watertaken voor dat alle directe en indirecte kosten van het waterbeheer via de nieuwe rioolheffing bij de burger in rekening worden gebracht. In 2008 bedroeg het rioolrecht in Groningen € 119,05. Dit is duidelijk lager dan het landelijk gemiddelde, dat ligt tussen de € 160,- en € 200,-.

De verhoging van het rioolrecht voor de optimale variant met € 1,30 per jaar, is te splitsen in drie delen. Er is een wettelijk deel (de minimale variant) van € 0,26, een deel om de klimaatveranderingen te blijven volgen, ook € 0,26, en een deel om aan te sluiten op het ambitieniveau van ons college om de duurzaamste stad van Nederland te worden, ongeveer € 0,75. Deze verhoging is exclusief de eventuele jaarlijkse tariefsverhoging die middels indexering voor inflatiecorrectie doorgevoerd wordt.

## Raadsvoorstel - Europese Kaderrichtlijn Water(KRW); afstemming met lokaal . . .

6

Vanaf 1988 tot en met 2009 is het rioolrecht jaarlijks structureel verhoogd voor het vervangen van verouderde riolering. In 2009 vindt de laatste verhoging plaats, met € 2,16. Om het rioolstelsel ook in de toekomst in goede staat te houden en te laten voldoen aan de wettelijke verplichtingen, dient het rioolrecht vanaf 2010 jaarlijks met € 1,30 toe te nemen.

In totaal stellen we dus per 2010 een structurele verhoging van het rioolrecht voor van € 2,60. In vergelijking met de structurele verhoging tot 2009 is dit een extra verhoging van € 0,44, waarvoor de burgers een goed, robuust en duurzaam riolerings- en watersysteem krijgen.

De definitieve financiële verantwoording van de nieuwe wettelijke (water)taken, het rioolrecht en de voorziening riolering vindt plaats in het GWRP, dat in december aan uw raad wordt aangeboden.

### *Fasering.*

Er zijn enkele goede redenen om de uitvoering van de fysieke maatregelen voor de optimale variant te faseren. Door de investeringen te spreiden, houden we de lastenontwikkeling in de hand. Verder is fasering gunstig voor de uitvoerbaarheid van de maatregelen: er kan optimaal gebruik worden gemaakt van de mogelijkheden om aan te sluiten bij andere projecten in een wijk. Tot slot maakt de fasering het eenvoudiger om de maatregelen op het gebied van waterkwantiteit, waterkwaliteit en ecologie goed op elkaar af te stemmen.

De KRW schrijft voor dat de knelpunten in 2015 zijn opgelost. Daarom stellen we voor als eerste de belangrijkste knelpunten op te lossen. Vervolgens willen we ernaar streven gefaseerd per jaar één peilgebied aan te pakken. De stad bestaat uit 24 peilgebieden. We stellen voor om het werk over vierentwintig jaar te verdelen. Niet in alle peilgebieden komen knelpunten voor. De werkzaamheden worden ook afgestemd met andere werken die in de stad plaatsvinden.

Gelet op het vorenstaande stellen wij voor te besluiten:

- I. in te stemmen met de ambities en doelen verwoord in de Beslisnota "Schoon en gezond water";
- II. het huidige beleid van afkoppelen in het komende Groninger Water- en Rioleringsplan voort te zetten en in te zetten als Kader Richtlijn Water-maatregel;
- III. te kiezen voor de optimale variant van de Stedelijke wateropgave.

Burgemeester en wethouders  
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

**Raadsvoorstel - Europese Kaderrichtlijn Water(KRW); afstemming met lokaal . . .**

7

## Raadsvoorstel - Dorkwerd, snelheidsremmende maatregelen

### RAADSVOORSTEL:

2008-2009

Ons kenmerk: RO 08.1643982

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Dorkwerd, snelheidsremmende maatregelen

Groningen,

Aan de raad,

#### **Inleiding.**

De afgelopen jaren is in Groningen veel geïnvesteerd in verkeersveiligheid en het inrichten van 30 km/uur-gebieden (Duurzaam Veilig). Het buurtschap Dorkwerd is echter nog niet ingericht als 30 km/uur-gebied en ook de Hoogeweg aan de noordzijde van Dorkwerd kent nog een snelheidslimiet van 80 km/uur. Vanuit zowel de gemeente Groningen als de provincie Groningen en de gemeente Zuidhorn bestaat de wens de Hoogeweg ten noorden van Dorkwerd aan te wijzen en in te richten als 60 km/uur-weg. Tegelijkertijd kan ook de bebouwde kom van Dorkwerd aangewezen worden als 30 km/uur-gebied. Inmiddels heeft hierover overleg plaatsgehad met de gemeente Zuidhorn en de provincie Groningen.

De Zijlvesterweg tussen de Friesestraatweg N355 en Dorkwerd en de Hoogeweg aan de zuidzijde van Dorkwerd zijn overigens al wel ingericht conform Duurzaam Veilig. Op beide wegvakken geldt een snelheidslimiet van 60 km/uur, uitgezonderd de Hoogeweg ter hoogte van woonwijk Reitdiep, waar een maximale snelheid geldt van 30 km/uur.

#### **Het plan.**

In overleg met de bewoners is de nodige aandacht besteed aan het ruimtelijk inpassen van de snelheidsremmende maatregelen in het wierdendorp Dorkwerd. Concreet komt het ontwerp erop neer dat een 60 km/uur regime buiten de bebouwde kom en 30 km/uur binnen de kom van Dorkwerd gerealiseerd wordt, passend binnen het karakter van de omgeving. De totale inrichting is sober doch doelmatig.

Het plan sluit aan bij de overige plannen, zoals de uitbreiding van het kerkhof en de daarmee samenhangende verruimde parkeermogelijkheid, en wensen vanuit de bewoners van Dorkwerd. Zo worden de komgrenzen verplaatst naar de contouren van het dorp ter hoogte van de slootlijnen. De indeling voor de komgrenzen noord- en zuidzijde is een eenzijdige versmalling (tot ca. 3,50m), zodanig dat uitgaand verkeer rechtdoor rijdt en binnenkomend verkeer moet versporen. Fietsers gaan daarin mee; dus er is geen sprake van een specifieke scheiding voor fietsers. De westelijke komgrens krijgt uitsluitend bebording. Op de plaats van de eenzijdige versmalling wordt

## Raadsvoorstel - Dorkwerd, snelheidsremmende maatregelen

2

een ruimte gecreëerd ten behoeve van een beplanting van meidoorn. Het doel van deze beplanting is tweeledig: enerzijds het markeren van de komgrens en anderzijds het belemmeren van de (te) lange zichtlijn door het dorp. Vooral deze lange zichtlijnen zijn de veroorzakers van de te hoge snelheden. Daarnaast wordt het profiel van de weg in het dorp iets aangepast en ter hoogte van de kerk wordt de parkeer-ruimte gestabiliseerd. De bochten op de meest zuidelijke kruising krijgen een kleinere straal.

In de zomer van 2008 is de gemeente Zuidhorn voornemens haar deel van de Hoogeweg op te nemen in het 60 km/uur-gebied. De uitvoering van de maatregelen voor Dorkwerd zal zoveel mogelijk worden afgestemd op de betreffende werkzaamheden van de gemeente Zuidhorn.

Daarnaast is er vanuit het PURE project en de Westrand ook aandacht en ondersteuning voor dit project. Hiermee kunnen projectonderdelen samen worden ontwikkeld, geïntegreerd en uitgevoerd.

### **Groenparagraaf.**

In de voorgestelde noordelijke en zuidelijke eenzijdige wegversmalling in de komgrens wordt een ruimte gecreëerd ten behoeve van een beplanting met meidoorn. Ter ondersteuning van het belemmeren van de lange zichtlijnen worden aan de zuidkant van de noordelijke komgrens enige bomen in de berm geplant.

### **Beheerparagraaf.**

Beheer is in het ontwerptraject betrokken bij het tot stand komen van het plan. De huidige inrichting is sober en krijgt een kwaliteitsimpuls. De ligging van dit werk valt onder de hoofdstructuur Grote groen- en recreatiegebieden, onderdeel stedelijke parken en recreatieve voorzieningen. Dit betekent dat conform de BORG-systematiek de kwaliteitsniveaus van de facetten Basis zijn. Wat betreft de onderhoudsmaatregelen is een lichte toename te verwachten door het aanbrengen van parkeerplaatsen, wegversmallingen en enkele bomen. De kosten kunnen worden gedekt uit de in het meerjarenbeeld gereserveerde begrotingspost voor areaalomvormingen- en areaaluitbreidingen.

De toe te passen constructies zijn qua beheer en onderhoud afgestemd.

### **Fietsparagraaf.**

Eventuele scheiding van fietsers en autoverkeer ter plaatse van de komgrensvoorzieningen is niet aan de orde gezien het 30 km/uur regime voor de bebouwde kom. Tevens past dit niet in de totale breedte van het wegprofiel.

De Hoogeweg wordt aangewezen als een 60 km/uur zone. De rijbaan wordt voorzien van een 1-1 kantmarkering conform richtlijnen Duurzaam Veilig. Door de markering op een halve meter uit de wegkanten aan te brengen ontstaat een optische versmalling met fietssuggestiestroken. De gemeente Zuidhorn heeft aangegeven ook deze belijning te willen aanbrengen tussen de bebouwde kom van Dorkwerd en de brug over het van Starckenborgkanaal. Voor een gecoördineerde uitvoering zal hier nog nader overleg plaatsvinden.

## Raadsvoorstel - Dorkwerd, snelheidsremmende maatregelen

3

### **Inspraakresultaten.**

Het ontwerp heeft de instemming van de Vereniging Dorkwerd e.o. en een bewonersdelegatie. Tevens is het plan via een informatieavond gepresenteerd aan de bewoners. In overleg met de Vereniging Dorkwerd e.o. heeft een schriftelijke inspraak plaatsgevonden.

Er zijn twee schriftelijke reacties binnengekomen, beide vanuit het bestuur van de Vereniging Dorkwerd en omgeving. De brieven vullen elkaar aan. De volgende aanpassingen worden voorgesteld.

1. Laten vervallen parkeerplaatsen voor het pand Hoogeweg 17 van de heer J. Schuitema.
2. Verplaatsen zuidelijke komgrens in zuidelijke richting.
3. Aanleg extra parkeerplaatsen noordzijde Dorkwerd.
4. Aanleg minirotonde kruising Zijlvesteweg-Hoogeweg.
5. Geen markering aanbrengen parkeervakken.
6. Aanbrengen goede afwatering nabij geplande parkeervakken.
7. Vervangen huidige komborden door éénpalige exemplaren in overeenstemming met de omgeving.

De reacties hierop zijn als volgt:

- Ad 1. De parkeervakken worden uitgevoerd in een halfverharding van betongranulaat. De beheerder wees een eventuele elementenverharding van bijvoorbeeld grasbetontegels af. Er wordt geen markering aangebracht. Vanwege deze landschappelijke uitstraling komt de heer J. Schuitema terug op zijn bezwaar, zo bleek na telefonisch overleg. Hij gaat in die zin akkoord met het oorspronkelijke plan.
- Ad 2. De inspreker geeft aan dat het zicht wordt beperkt door de maatregel. Juist de beperking van het zicht is een principieel uitgangspunt voor de ingrepen die horen bij de snelheidsremmende maatregelen.
- Ad 3. Dit conflicteert met de keuzes die zijn gemaakt in het ontwerp, te weten:
- de voorgestelde parkeerplaatsen zijn geconcentreerd in het centrum van Dorkwerd, in de directe nabijheid van de kerk en het verenigingsgebouw, daar waar ook de druk ligt.
  - uitgangspunt voor alle maatregelen is daarnaast een sobere en ingetogen ingreep passend bij het historische karakter van het dorp. Een extra parkeerzone aan de Hoogeweg op deze plaats voldoet daar niet aan. Tevens voorziet het plan al in een verruiming van de huidige parkeergelegenheid.
- Ad 4. Door het slanker maken van het kruispunt zal de snelheid afnemen en neemt het attentieniveau toe. Dit komt de veiligheid op de kruising meer ten goede dan het aanbrengen van een mini rotonde/punaise zonder verdere ingrepen. Om de bewoners enigszins tegemoet te komen wordt de straal van de zuidelijke bocht verruimd van 6m naar 8m. Daarmee wordt het gevaar van bermschade verminderd.
- Ad 5. De parkeervakken worden zonder markering uitgevoerd.
- Ad 6. Voor het aanbrengen van de afwatering zal een adequate technische oplossing worden gekozen passend bij het historische karakter van het dorp.
- Ad 7. Onder iedere omstandigheid zal de komgrens zichtbaar moeten zijn vanwege de eenzijdige wegversmalling. De bebording voldoet aan de eisen die worden gesteld binnen de gemeente Groningen.



## Raadsvoorstel - Dorkwerd, snelheidsremmende maatregelen

4

### Financiële paragraaf.

De totale investering (inclusief plankosten) is geraamd op € 100.000,--. De dekking vindt voor € 60.000,-- plaats uit het budget verkeersmaatregelen - reconstructies uit de gemeentebegroting 2008 (€ 100.000,-- structureel periode 2007-2010) en voor € 40.000,-- uit BDU 2008.

Begrotingswijziging 2008							
Betrokken dienst(en)	RD/EZ						
Naamvoorstel	Dorkwerd, snelheidsremmende maatregelen						
Incidenteel / Structureel	Incidenteel						
Soort wijziging	Investering						
Tijdsplanning krediet	2008						
Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05	Verkeer en vervoer	100.000		100.000-			100.000-
7.05	Verkeer en vervoer (kleine verkeersmaatregelen 2008)		60.000	60.000			60.000
7.05	Verkeer en vervoer (BDU 2008)		40.000	40.000			40.000
<b>Totale begrotingswijziging</b>		<b>100.000</b>	<b>100.000</b>	<b>-</b>			<b>-</b>

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. het plan voor de snelheidsremmende maatregelen Dorkwerd vast te stellen;
- II. een krediet voor de snelheidsremmende maatregelen Dorkwerd beschikbaar te stellen;
- III. dit krediet te dekken uit budget verkeersmaatregelenreconstructies 2008 (€ 60.000,--; zijnde een structurele kapitaalslast van € 4.250,--) en uit BDU 2008 (€ 40.000,--);
- IV. de gemeentebegroting 2008 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders  
van Groningen,

de burgemeester,

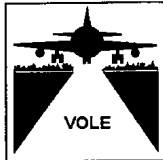
de secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

# Raadsvoorstel - Brief Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

14



## Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

<b>GRIFFIE</b>	
reg.nr.	GR00.1650723
ingek.	5 AUG 2008
class.	-2.07.51
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

Aan  
de leden van de Gemeenteraden en Colleges van B&W  
van Groningen, Assen en Tynaarlo,  
en aan de Gedeputeerden en leden van Provinciale Staten  
van Groningen en Drenthe

Glimmen, 1 augustus 2008

**Betreft:** Jaarverslag luchthaven Eelde 2007 en Europese Regelgeving

Geachte Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde (GAE),

De Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde heeft het jaarverslag 2007 gelezen, en stelt u hiermee op de hoogte van haar bevindingen. De Vereniging stelt prijs op een zakelijke en juiste weergave van de feitelijke situatie van de luchthaven. Voor een goede verhouding tussen luchthaven en omwonenden is het noodzakelijk dat zowel van de kant van de luchthaven als van de aandeelhouders correcte informatie naar buiten gebracht wordt. Daarom zenden wij u onze reactie op het jaarverslag 2007.

Het jaarverslag 2007, zoals door de aandeelhouders behandeld op 12 juni 2008, schetst een te rooskleurig beeld van de toekomst van de luchthaven. Uit de vragen die de Raad van State in 2007 stelde aan de Europese commissie en de antwoorden hierop valt af te leiden dat er financiële regelingen tot stand gekomen zijn tussen Rijks en regionale overheden die niet stroken met het Europese mededingingsbeleid. Omdat men hiermee geen rekening heeft gehouden geeft dit jaarverslag geen getrouw beeld van de werkelijkheid.

Anders dan u wellicht zou kunnen denken handelt de accountantsverklaring van PriceWaterhouseCoopers Accountants N.V. d.d. 29 mei 2008 niet over de tekst van het jaarverslag. De controle is beperkt tot jaarrekening en balans:

“Wij hebben de in dit verslag op pagina 21 tot en met 32 opgenomen jaarrekening 2007 van Groningen Airport Eelde NV te Eelde bestaande uit de balans per 31 december 2007 en de winst-en verliesrekening over 2007 met de toelichting gecontroleerd.”

Uit de vragen van de Raad van State aan de Europese Commissie (EC) en de antwoorden hierop blijkt dat de EC zeker vanaf 2000 regionale luchthavens beschouwt als ondernemingen die met elkaar concurreren op de Europese markt en dat bijdragen van overheden aan luchthavens vormen van ‘staatssteun’ zijn. Staatssteun moet ter beoordeling gemeld worden aan de EC. Dit Europese beleid heeft gevolgen voor de financiering van de baanverlenging en voor de overige overheidsbijdragen aan luchthaven Eelde.

De EC heeft haar beleidsregels ten aanzien van luchthavens gepubliceerd in Mededeling 2005/C 312/01 getiteld:

“MEDEDELING VAN DE COMMISSIE INZAKE COMMUNAUTAIRE RICHTSNOEREN VOOR FINANCIERING VAN LUCHTHAVENS EN AANLOOPSTEUN VAN DE OVERHEID VOOR LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN MET EEN REGIONALE LUCHTHAVEN ALS THUISHAVEN”

- 1 -

**Secretariaat**  
Postbus 47  
9765 ZG Paterswolde  
050-4062465

**Woordvoerder**  
J. Wittenberg  
050-3183360  
www.vole.nl  
email: [info@vole.nl](mailto:info@vole.nl)

**Postbank**  
Gironummer 204082  
Ver omwonenden Eelde  
te Eelde

## Raadsvoorstel - Brief Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

Deze publicatie van de Europese Unie is te vinden op het internet:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2005:312:0001:0014:NL:PDF>.

Voor U, die immers als aandeelhouder jaarlijks bijdraagt in het exploitatieverlies van GAE is hoofdstuk 4 van de Richtsnoeren 2005 betreffende de financiering van luchthavens zeer relevant.

In 4.2: "Subsidies voor de exploitatie van luchthaveninfrastructuur" staat dat subsidie op de exploitatie in beginsel niet is toegestaan, enkele uitzonderingen daargelaten, zoals (onder voorwaarden) subsidie voor de kosten van brandweer, luchtverkeersbeveiliging en douane.

Vanaf 2006 boekt GAE de exploitatiesubsidie waartoe U eind 2002 hebt besloten als 'kapitaalsstorting', of als 'agio'.

In verband met de hier – ons inziens ten onrechte - als kapitaalsstortingen omschreven financiële bijdragen, verwijzen wij u naar 3.2.4." Principe van de investeerder in een markteconomie". Het komt er kort gezegd op neer dat de Commissie kijkt of een particuliere aandeelhouder een dergelijke kapitaal-inbreng zou hebben geleverd tegen dezelfde voorwaarden. Indien het kapitaal tegen gunstigere voorwaarden is verschaft, bijvoorbeeld tegen lagere kosten, dan is het ongeoorloofde staatssteun.

U bent aandeelhouder van GAE en er daardoor verantwoordelijk voor dat zowel u, als de onderneming zich houdt aan het Europese mededingingsrecht. Volgens de Richtsnoeren hadden uw financiële bijdragen aan GAE aangemeld moeten zijn bij de Europese Commissie. Wil de commissie die bijdragen verenigbaar kunnen achten, dan is een eerste vereiste dat de financiële posten in de begroting van het bedrijf zodanig gerangschikt zijn, dat die begrotingsposten waarvoor men in beginsel staatssteun zou mogen ontvangen, duidelijk als zodanig herkenbaar zijn. Daaraan is in de begroting 2008 niet voldaan. Die begroting hebt u echter wel goedgekeurd.

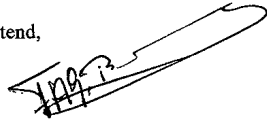
Op dit moment doet de Europese Commissie onderzoek naar staatssteun aan een tiental regionale luchthavens, waaronder GAE.

Overtreding van de Europese Richtsnoeren kan tot gevolg hebben dat GAE in het verleden ontvangen bijdragen moet terugbetalen.

VOLE waardeert het zeer dat tenminste één van uw collega-aandeelhouders, namelijk de Provinciale Staten van Drenthe heeft aangetoond het aandeelhouderschap serieus op te vatten. Middels een motie die is aangenomen op 23 april 2008 hebben de Staten het College van Gedeputeerden opgedragen om voor 1 juli 2008 een geactualiseerde meerjarenraming van Groningen Airport Eelde voor te leggen waarin relevante ontwikkelingen in verschillende scenario's zijn opgenomen en per scenario inzichtelijk is wat de gevolgen voor de Provincie Drenthe ook op de langere termijn zijn.

VOLE is van mening dat het voor u als aandeelhouders noodzakelijk is om de plaats van GAE in het Europese mededingingsrecht te kennen. De noodzaak hiertoe blijkt uit de vragen die de Raad van State heeft gesteld aan de EC, alsmede de antwoorden hierop uit 2007, en uit de uitspraak van 11 juni 2008, inzake de Aanwijzing Luchthaven Eelde. In deze uitspraak bevestigt de Raad van State dat de Nederlandse overheid zich dient te houden aan Europese wet- en regelgeving. Wij verzoeken u deze kwestie in uw Raden en Staten aan de orde te stellen.

Hoogachtend,



Ir. F.A.J. van Beukering (secretaris VOLE)

In afschrift aan:

- Raad van Commissarissen GAE
- Groningen Airport Eelde N.V.
- Ministerie V&W

- 2 -

Secretariaat  
Postbus 47  
9765 ZG Paterswolde  
050-4062465

Woordvoerder  
J. Wittenberg  
050-3183360  
www.vole.nl  
email: [info@vole.nl](mailto:info@vole.nl)

Postbank  
Gironummer 204082  
Ver omwonenden Eelde  
te Eelde