

Agenda van de openbare gemeenteraad van 25 april 2007

De burgemeester van Groningen roept de leden van de gemeenteraad bijeen op:

Datum: woensdag 25 april 2007
Aanvang: 16:30 uur
Voorzitter: J. Wallage
Griffier: D.H. Vrieling

Opening

[Agenda gemeenteraad 25 april 2007 \(pdf\)](#)

[Gewijzigde agenda gemeenteraad 25 april 2007 \(pdf\)](#)

[Raadsbesluit - Besluiten gemeenteraad 25 april 2007 \(pdf\)](#)

[Verslag gemeenteraad 25 april 2007 \(pdf\)](#)

1. Vaststelling van de notulen
2. Benoemingen
3. Mondelinge vragen en interpellaties
 - [Bijlage - Vragen ChristenUnie over illegale lozingen ARCG \(vragenuur\) \(pdf\)](#)
- 3a. Verzoek tot interpellatie van de ChristenUnie over bouwplan Diamantlaan/Arduinlaan
 - [Raadsvoorstel - Interpellatie ChristenUnie over bouwplan Arduinlaan \(pdf\)](#)
- 3b. Verzoek tot interpellatie van de ChristenUnie over bouwplan Bloemhof
 - [Raadsvoorstel - Interpellatie ChristenUnie bouwplan Bloemhof \(pdf\)](#)
4. Initiatiefvoorstellen
 - [Raadsbesluit inzake Uitwerking initiatiefvoorstel Stadspas/Kinderparticipatie. \(nr. 12\) \(pdf\)](#)
 - [Raadsvoorstel - Uitwerking initiatiefvoorstel Stadspas/Kinderparticipatie \(Nr. 12.\) \(pdf\)](#)
- 4a. Initiatiefvoorstel van de Stadspartij inzake knelpunten Poeleplein + preadvies van het college + brief Stadspartij met aanpassing van het voorstel
 - [Raadsvoorstel - Wijziging initiatiefvoorstel Stadspartij Poeleplein \(pdf\)](#)
- 4b. Initiatiefvoorstel van de ChristenUnie en PvdA inzake "Stedenbanden opnieuw bekeken"
 - [Initiatiefvoorstel PvdA " Stedenbanden opnieuw bekeken" \(pdf\)](#)
 - [Raadsbesluit inzake Wijziging gemeenschappelijke regeling Regio Centraal Groningen. \(nr. 10\) \(pdf\)](#)
 - [Raadsvoorstel - Wijziging gemeenschappelijke regeling Regio Centraal Groningen \(Nr. 10.\) \(pdf\)](#)

gemeenteraad - woensdag 25 april 2007

5. Ingekomen stukken
Ingekomen stukken gemeenteraad 25 april 2007 (pdf)
Ingekomen stukken gemeenteraad 25 april 2007 (gewijzigde lijst) (pdf)
6. Conformstukken
- 6a. Voorstel inzake onderzoek bouwplan RUG in de Hortusbuurt (nr. 1)
Raadsbesluit inzake Onderzoekbouwplan RUG in de Hortusbuurt. (nr.1) (pdf)
Raadsvoorstel - Onderzoek bouwplan RUG in de Hortusbuurt. (Nr. 1.) (pdf)
- 6b. Voorstel inzake continuering deelneming Stichting Veiligheidszorg Groningen (nr. 2)
Raadsbesluit inzake Continuering deelneming stichting Veiligheidszorg Groningen. (nr. 2) (pdf)
Raadsvoorstel - Continuering deelneming stichting Veiligheidszorg Groningen (Nr. 2.) (pdf)
- 6c. Voorstel inzake voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé e.o. 2007 (nr. 3)
Raadsbesluit inzake Voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé en omstreken 2007 (nr. 3) (pdf)
Raadsvoorstel - Voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé en omstreken 2007 (Nr. 3.) (pdf)
- 6d. Voorstel inzake nacalculaties verkeer- en vervoerprojecten 2006 (nr. 5)
Raadsbesluit inzake Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006. (nr. 5) (pdf)
Raadsvoorstel - Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006 (Nr. 5.) (pdf)
- 6e. Voorstel inzake meerjarenprogramma verkeer en vervoer en beleidsnota Duurzame mobiliteit (nr. 6)
Raadsbesluit inzake Groningen: duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. (nr. 6) (pdf)
Raadsvoorstel - duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma (Nr. 6.) (pdf)
Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit (pdf)
- 6f. Voorstel inzake Vechten op straat (nr. 7)
Raadsbesluit inzake Vechten op straat. (nr. 7) (pdf)
Raadsvoorstel - Vechten op straat (Nr. 7.) (pdf)
- 6g. Voorstel inzake aandelen Euroborg (nr. 8)
Raadsbesluit inzake Aandelen Euroborg. (nr. 8) (pdf)
Raadsvoorstel - Aandelen Euroborg (Nr. 8.) (pdf)
- 6h. Voorstel inzake wijziging gemeenschappelijke regeling RCG (nr. 10)
- 6i. Voorstel inzake wijziging gemeenschappelijke regeling RCG. (nr. 10)

gemeenteraad - woensdag 25 april 2007

7. Voorstel inzake Bouwverordening 2007 (nr. 4) (1)
Motie Bouwverordening 2007 (pdf)
Raadsbesluit inzake Bouwverordening 2007. (nr. 4) (pdf)
Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.) (pdf)
8. Collegebrief d.d. 2 maart 2007 inzake evaluatie Centrum voor Particuliere
Bouw/werkwijze van KUUB
Motie projectmatig particulier opdrachtgeverschap (pdf)
Motie KUUB (pdf)
9. Voorstel inzake uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (nr. 9)
Motie Groener Plein op Damsterdieppgarage (pdf)
Raadsvoorstel - Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9.) (pdf)
10. Voorstel inzake toekomst Stadjespas + collegebrief inzake gratis kinderactiviteiten
(nr.12)
11. Voorstel inzake Muziekcentrum (nr.11)
Raadsbesluit inzake Muziekcentrum Groningen. (nr. 11) (pdf)
Raadsvoorstel - Muziekcentrum Groningen. (Nr. 11.) (pdf)

Sluiting

Agenda gemeenteraad 25 april 2007

De burgemeester roept de leden van de gemeenteraad

bijeen voor de openbare raadsvergadering op

woensdag 25 april 2007 vanaf 16.30 uur.

De hieronder genoemde punten zullen aan de orde worden gesteld.

GRONINGEN, 16 april 2007.

De burgemeester,
J. WALLAGE.

1. Vaststelling van de notulen.
N.v.t.
2. Benoemingen.
3. Mondelinge vragen en interpellaties.
4. Initiatiefvoorstellen.
 - a. Initiatiefvoorstel van de Stadspartij inzake knelpunten Poeleplein + preadvies van het college.
 - b. Initiatiefvoorstel van de ChristenUnie en PvdA inzake internationale betrekkingen (*wordt nagezonden*).
5. Ingekomen stukken.
Zie bijgaande lijst.
6. Conformstukken.
 - a. Voorstel inzake onderzoek bouwplan RUG in de Hortusbuurt (*nr. 1*).
 - b. Voorstel inzake continuering deelneming Stichting Veiligheidszorg Groningen (*nr. 2*).
 - c. Voorstel inzake voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé e.o. 2007 (*nr. 3*).
 - d. Voorstel inzake Nacalculaties verkeer- en vervoerprojecten 2006 (*nr. 5*).
 - e. Voorstel inzake meerjarenprogramma verkeer en vervoer en beleidsnota Duurzame mobiliteit (*nr. 6*).
 - f. Voorstel inzake Vechten op straat (*nr. 7*).
 - g. Voorstel inzake aandelen Euroborg (*nr. 8*).
- Discussiestukken.
 7. Voorstel inzake Bouwverordening 2007 (*nr. 4*).
 8. Collegebrief d.d. 2 maart 2007 inzake evaluatie Centrum voor Particuliere Bouw/werkwijze van KUUB.
 9. Voorstel inzake Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (*nr. 9*).
 10. Voorstel inzake Muziekcentrum + onderzoeksrapport (*wordt nagezonden*).

13-4-07

Agenda gemeenteraad 25 april 2007

2

Voorafgaand aan het agendapunt bestaat de mogelijkheid (ten hoogste 3 minuten) in te spreken over agendapunten 4a en 4b, 6b en 10. Insprekers kunnen zich aanmelden bij de Griffie tot 48 uur voor de vergadering, telefoon 050 – 3677725.

5

Gewijzigde agenda gemeenteraad 25 april 2007

AGENDA

**Voor de openbare raadsvergadering op
woensdag 25 april 2007 vanaf 16.30 uur.**

1. Vaststelling van de notulen.
N.v.t.
 2. Benoemingen.
 3. Mondelinge vragen en interpellaties.
 - a. Verzoek tot interpellatie van de ChristenUnie over bouwplan Diamantlaan/Arduinlaan.
 - b. Verzoek tot interpellatie van de ChristenUnie over bouwplan Bloemhof.
 4. Initiatiefvoorstellen.
 - a. Initiatiefvoorstel van de Stadspartij inzake knelpunten Poeleplein + preadvies van het college + brief Stadspartij met aanpassing van het voorstel.
 - b. Initiatiefvoorstel van de ChristenUnie en PvdA inzake “Stedenbanden opnieuw bekeken”.
 5. Ingekomen stukken.
Zie bijgaande lijst.
 6. Conformstukken.
 - a. Voorstel inzake onderzoek bouwplan RUG in de Hortusbuurt (nr. 1).
 - b. Voorstel inzake continuering deelneming Stichting Veiligheidszorg Groningen (nr. 2).
 - c. Voorstel inzake voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé e.o. 2007 (nr. 3).
 - d. Voorstel inzake nacalculaties verkeer- en vervoerprojecten 2006 (nr. 5).
 - e. Voorstel inzake meerjarenprogramma verkeer en vervoer en beleidsnota Duurzame mobiliteit (nr. 6).
 - f. Voorstel inzake Vechten op straat (nr. 7).
 - g. Voorstel inzake aandelen Euroborg (nr. 8).
 - h. Voorstel inzake Muziekcentrum (nr. 11).
 - i. Voorstel inzake wijziging gemeenschappelijke regeling RCG (nr. 10).
- Discussiestukken.
7. Voorstel inzake Bouwverordening 2007 (nr. 4).
 8. Collegebrief d.d. 2 maart 2007 inzake evaluatie Centrum voor Particuliere Bouw/werkwijze van KUUB.
 9. Voorstel inzake uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (nr. 9).
 10. Voorstel inzake toekomst Stadjerspas + collegebrief inzake gratis kinderactiviteiten (nr. 12).

23-4-07

Gewijzigde agenda gemeenteraad 25 april 2007

2

Voorafgaand aan het agendapunt bestaat de mogelijkheid (ten hoogste 3 minuten) in te spreken over agendapunten 4a, 4b, 6b, 6h, 6i en 10.
Insprekers kunnen zich aanmelden bij de Griffie tot 48 uur voor de vergadering, telefoon 050 – 3677725.

Raadsbesluit - Besluiten gemeenteraad 25 april 2007

Besluitenlijst gemeenteraad

Besluiten openbare raadsvergadering woensdag 25 april 2007

	Onderwerp + voorstel	Besluit	Moties/amendementen/Stemming
1	Vaststelling van het verslag		
		n.v.t	
2	Benoemingen		
		n.v.t	
3	Mondelinge vragen en interpellaties		
3a	interpellatie van de ChristenUnie over bouwplan Diamantlaan/Arduinlaan	agenderen voor cie R&W 09-05	
3b	interpellatie van ChristenUnie en CDA over bouwplan Bloemhof	agenderen voor cie R&W 09-05	agenderen n.a.v collegebrief. Voor 09-05 wordt geen bouwvergunning verleend
4	Initiatiefvoorstellen		
4a	Initiatiefvoorstel Stadspartij inzake knelpunten Poeleplein + preadvies van het college + brief Stadspartij met aanpassing van voorstel	verworpen (tegen: PvdA, GL, SP)	motie 1 - aangenomen (voor: PvdA, SP, CDA, VVD, D66, St, St&St)
4b	Initiatiefvoorstel van ChristenUnie en PvdA inzake "Stedenbanden opnieuw bekeken"	aangenomen (voor: PvdA, SP, GL, VVD, CDA, D66, CU, St)	
5	Ingekomen stukken		
	Zie lijst	Volgens advies, nr 25 via cie B&V; nr 28 via O&W	

	Conformstukken	Besluit	Moties/amendementen/Stemming
6			
a	onderzoek bouwplan RUG in de Hortusbuurt (nr.1)	conform	
b	continuering deelneming St. Veiligheidszorg Groningen (nr.2)	conform	
c	voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé e.o. 2007(nr.3)	conform	
d	nacalculaties verkeer- en vervoerprojecten 2006 (nr.5)	conform	
e	meerjarenprogramma verkeer en vervoer en beleidsnota Duurzame mobiliteit (nr.6)	conform	
f	Vechten op straat (nr.7)	conform	
g	aandelen Euroborg (nr.8)	conform	
h	Muziekcentrum(nr.11)	disc.punt 11	
i	wijziging gemeenschappelijke regeling RCG(nr.10)	conform	

Raadsbesluit - Besluiten gemeenteraad 25 april 2007

	Discussiestukken		Moties/amendementen/Stemming
7	Bouwverordening 2007 (nr.4)	aangenomen	motie 2 aangenomen (voor: PvdA, GL, VVD, St, St&St, CDA, CU, SP) motie 3 verworpen (voor: VVD, CDA, GL, D66, St, St&St)
8	Collegelief d.d. 2 maart 2007 inzake evaluatie Centrum Particuliere Bouw/werkwijze van KUUB	aangenomen	motie 4 aangenomen (voor: PvdA, GL, SP, CDA, D66, CU, St&St) motie 5 aangenomen (Voor: SP, CDA, VVD, D66, CU, St, St&St)
9	uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (nr.9)	aangenomen	motie 6 aangenomen (unaniem)
10	toekomst Stadjerspas + collegelief inzake gratis kinderactiviteiten (nr.12)	aangenomen	
11	Muziekcentrum (nr.11)	aangenomen	

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.1

VERGADERING VAN 25 APRIL 2007

De voorzitter: de heer J. Wallage, burgemeester.

Aanwezig zijn mevrouw H.J. van Mameren (VVD), de heren H.F.B. van der Heijdt (PvdA) en J. Evenhuis (VVD), mevrouw A.B.M. Schlebusch (SP), de heren M. Azghoughi (PvdA) en S.W. Telgt (PvdA), de dames A.J. Vos (PvdA) en R.F. Slors (PvdA), de heren B. Oost (PvdA), J.A. Marion (SP), M.T. Gijsbertsen (GroenLinks) en A.A.M. Prins (PvdA), de dames J. Kinds (PvdA), L.G.J. Voortman (GroenLinks) en A. Postma (GroenLinks), de heren D. de Haan (GroenLinks), R.D.J. Kouwenhoven (VVD) en M. Baldew (PvdA), de dames K.A. Hazewinkel (PvdA) en T. Kirienko (SP), de heren J. Seton (CDA), J.W. Schaaf (SP), M.A. in't Veld (SP), E. Eikenaar (SP), J.P.T. Klijsma (GroenLinks), J. Spakman (PvdA), D. de Jong (ChristenUnie), J. Bolhuis (Stadspartij Groningen) en L.H. Luhoff (D66), mevrouw I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), de heren J. Vogel (CDA) en B.H. Koops (CDA), mevrouw B.G. de Boer (VVD) en de heren D. Jager (VVD), G.J. Spieker (Stadspartij Groningen) en F. van Leeuwen (Student en Stad).

Griffier: de heer D.H. Vrieling.
Secretaris: de heer H.P. Bakker.

Wethouders: de dames C.T. Dekker (GroenLinks), J.C.M. van Schie (PvdA) en J.A. Visscher (SP) en de heren J.J. Dijkstra (PvdA), P.W.G. Verschuren (SP) en F. de Vries (PvdA).

Afwezig: mevrouw H. Rademaker (SP) en de heren A. de Rooij (PvdA) en P.J.R. van der Wilt (D66).

De voorzitter trekt nr. 1 uit de bus, zodat eventuele stemmingen zullen aanvangen bij mevrouw Van Mameren.

De VOORZITTER: Ik open de vergadering (16.30 uur) en heet u allen welkom.

Agendepunt 6h, het voorstel inzake het Muziekcentrum, wordt aan de discussiestukken toegevoegd als punt 11.

In verband met belangstelling van buiten verdient het de voorkeur het voorstel onder punt 7 inzake de Bouwverordening direct na de avondpauze te behandelen.

1. Vaststelling van notulen.

Geen.

2. Benoemingen.

Geen.

3. Mondelinge vragen en interpellaties.

De VOORZITTER: Ik stel voor de interpellatieverzoeken van de ChristenUnie en het CDA in te willigen.

Aldus wordt besloten.

a. Interpellatie door de fractie van de ChristenUnie inzake het bouwplan Diamantlaan/Arduinlaan.

De heer DE JONG (ChristenUnie): M. de v. In mei 2005 is de fractie van de ChristenUnie door bewoners van de Zandsteenlaan op de hoogte gebracht van een op handen zijnd plan voor het bouwen van een appartementengebouw voor demeterende bejaarden op de hoek van de Diamantlaan en de Arduinlaan. Mijn fractie en in mijn herinnering ook enkele andere fracties waren daarover niet onverdeeld enthousiast en hebben het college gevraagd daarover van gedachten te wisselen. Het college heeft toen aangegeven dat het bestemmingsplan zou worden aangepast en verleden jaar, toen het erop leek dat men een flinke stap verder ging, hebben wij er opnieuw naar gevraagd. Bij die gelegenheid werd ons verzekerd dat het bestemmingsplan nog moest worden vastgesteld.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.2

Kort geleden waren wethouder De Vries en ik aanwezig in Vinkhuizen tijdens een avond in de Leo van Gelderschool over het Lokaal Akkoord. Toen ik daar aankwam zag ik tot mijn verbazing dat men bezig was met het weghalen van het groen, wat mij de indruk gaf dat men alvast was begonnen hoewel het bestemmingsplan nog niet was vastgesteld. Ik heb daarover aan het college vragen gesteld, die zijn beantwoord. Doordat ik maandag mijn postvak niet leeg heb gemaakt, heb ik zoëven bij de ingekomen stukken de brief van het college van 20 april gevonden, waar niet bijzonder veel nieuws in staat, behalve de mededeling dat het college een artikel 19.2-procedure is begonnen voor dit bouwplan en de vergunning inmiddels is verleend. Mijn fractie is daarmee bijzonder ongelukkig, want wij gaan ervan uit dat wij, als het college toe zegt dat wij nog over een bouwplan zullen spreken, dat kunnen doen voordat het gebouw er staat. Misschien vergis ik mij, dat hoor ik dan graag van het college. Hoe lastig het voor het college ook is, wij zouden het bijzonder op prijs stellen nog voordat er wordt gebouwd over dit bouwplan te kunnen spreken. Of wij dat doen bij de behandeling van het bestemmingsplan Vinkhuizen, dat sneller dan gepland - het zal in juni aan de orde komen - zal worden behandeld, dan wel of dit plan apart zal worden besproken in de commissievergadering van mei, is niet van wezenlijk belang, als wij er maar over kunnen spreken. Er is geen situatie denkbaar waarin wij, als er nog keuzemogelijkheden zijn, worden geconfronteerd met een fait accompli.

De heer DE VRIES (PvdA): M. de v. Ik zit een beetje met deze kwestie in mijn maag, omdat ik mij inderdaad herinner dat de heer De Jong aandacht heeft gevraagd voor het bestemmingsplan Vinkhuizen. Ik herinner mij niet goed of er een directe koppeling is geweest tussen dit bouwplan en de herziening van het bestemmingsplan, maar als de heer De Jong aangeeft dat hij dit uitdrukkelijk heeft bedoeld, aanvaard ik dat als een gegeven. Dan is het betreuenswaardig dat deze situatie is ontstaan, want op basis van het geldende bestemmingsplan heeft het nieuwe plan van De Huismeesters voor onder andere een gebouw waarin dementerende bejaarden zullen kunnen wonen, een onherroepelijke procedure doorlopen.

Het plan was op één punt strijdig met het bestemmingsplan, namelijk de opstelling aan de Diamantlaan, niet de achterzijde, maar de voorzijde van het complex en wij hebben inderdaad gebruik gemaakt van de artikel 19.2-procedure. Voor zover ik het heb kunnen nagaan heeft mijn voorganger, wethouder Smink, deze plannen in de commissie onder de arm meegeenomen, de commissie Ruimte en Verkeer was daarvan op de hoogte.

Ons college is ervan overtuigd dat dit een goede locatie is en het plan doorgang dient te vinden, omdat hierbij sprake is van een gebouw waarin een groep mensen kan wonen die aandacht behoeft. Wij vinden ook dat hierbij sprake is van een ontwikkeling die op zichzelf, behoudens één punt, past binnen het bestemmingsplan. Ik neem de woorden van de heer De Jong echter serieus en ik constateer op grond daarvan dat wij met een probleem zitten, omdat nu sprake is van een fait accompli. In de brief van 20 april heb ik gemeld dat de vergunning inderdaad is verleend.

Dat brengt mij bij de expliciete vraag van de heer De Jong of wij hierover nog kunnen praten. Dat kan, bijvoorbeeld op 9 mei, maar dat veronderstelt dat tot dat moment geen bouwactiviteiten zullen plaatsvinden en bij het college de bereidheid aanwezig is het plan ten principale nogmaals ter discussie te stellen. Ik heb daarover enige aarzeling, omdat wij dit een goede ontwikkeling vinden die op deze locatie past en die, behoudens één punt, past in het bestemmingsplan. Het plan heeft een procedure doorlopen waarbij bewoners zienswijzen hebben ingediend, maar waarbij vervolgens geen bezwaar- en beroepsprocedures zijn aangespannen. Ik weet niet of dat in ons verkeer een maatgevend feit is, toch meld ik deze ontwikkeling.

Kortom: er is een vergunning afgegeven, er zijn geen procedures tegen gestart, er is sprake van een ontwikkeling die grosso modo, in ieder geval voor wat betreft bouwhoogte, past in het huidige bestemmingsplan en er is sprake van een ontwikkeling die wij inhoudelijk wenselijk vinden. Dat is de stand van zaken en de vraag is wat wij op 9 mei in de commissie Ruimte en Wonen nog kunnen doen. Ik ben graag bereid dieper terug te blikken en misschien ook even naar het plan te kijken, maar de ruimte om iets anders te doen is heel beperkt.

De VOORZITTER: U bent dus bereid dit onderwerp in de commissie te bespreken, zij het dat de vergunning is verleend.

De heer DE VRIES (PvdA): In elk geval is het wenselijk dat er tot die tijd geen activiteiten op deze locatie plaatsvinden, het zou merkwaardig zijn als voordien feitelijk zou worden gebouwd. Daarbij moet wel worden bedacht dat de vergunning is verleend en de vraag of wij vrijelijk het gesprek kunnen aangaan voordat feitelijke bouwactiviteiten plaatsvinden ook afhankelijk is van de partij waaraan de vergunning is

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.3

verleend. Ik zal onderzoeken of het kan. Ik betreur het dat wij de woorden van de heer De Jong eerder iets anders hebben opgevat dan wij eigenlijk hadden moeten doen.

De heer DE JONG (ChristenUnie): M. de v. Ik kan mij voorstellen dat het college de gang van zaken enigszins betreurt en de wethouder aarzelingen heeft. Het college heeft iets gedaan wat het niet had moeten doen. Het had bij de commissie en de raad moeten komen met het bestemmingsplan, dat al eerder aan de orde had moeten komen, maar waarvan de behandeling steeds is uitgesteld. Daarbij moet worden bedacht dat een afspraak een afspraak is en afspraken niet voor de vorm worden gemaakt. Het kan niet zo zijn dat wij er op 9 mei nog even over kunnen praten, terwijl vooraf vaststaat dat het plan niet zal worden veranderd omdat anders een probleem zal ontstaan. Als het plan zou worden veranderd, heeft het college inderdaad een probleem. Ik wil op 9 mei niet over dit plan praten met de gedachte dat het college dan zal kunnen uiteenzetten hoe het is gekomen. Als de raad vindt dat dit een ongelukkige plaats is, moet de raad de gelegenheid hebben dat te zeggen. Als een meerderheid van de raad van oordeel mocht zijn dat dit inderdaad een ongelukkige plaats is, heeft het college een probleem. Hoe het dat moet oplossen, is dan zijn zorg. Als op 9 mei dit punt aan de orde wordt gesteld, moet er in alle openheid over kunnen worden gesproken. Gezien het Lokaal Akkoord kan De Huismeesters worden gevraagd niet voor 9 mei met bouwactiviteiten te beginnen, anders wordt het werkelijk een lastige discussie. Ik wil de mogelijkheid hebben op 9 mei vrijelijk een oordeel te geven.

De wethouder zei dat het op basis van het vigerende bestemmingsplan in feite mogelijk is het gebouw op deze plek neer te zetten. Het lijkt ons goed als het college ons daarvan voor 9 mei precies op de hoogte stelt, mijn informatie is iets anders en misverstanden op dit punt moeten uit de wereld worden geholpen. Wij zijn ongelukkig met de realisering van dit gebouw op deze plaats. Met de functie hebben wij geen enkel probleem. Wij hebben al gevraagd of het mogelijk is dit gebouw naast de Leo van Gelderschool neer te zetten. Daar is meer ruimte voor een gebouw van vier etages en voor parkeergelegenheid, wat mij betreft zullen wij op 9 mei daarover verder spreken.

De VOORZITTER: De raadscommissie zal op 9 mei dit onderwerp bespreken. Als dan blijkt dat de raad andere conclusies trekt, wat logisch kan zijn, kan er in de volgende raadsvergadering op worden teruggekomen. Ik stel voor op die manier te werk te gaan.

Aldus wordt besloten.

b. Interpellatie van de fracties van de ChristenUnie en het CDA inzake het plan Bloemhof.

De heer DE JONG (ChristenUnie): M. de v. Morgen zal wethouder De Vries de eerste paal slaan voor De Tresor, hij zou in zijn eerste jaren veel eerste palen slaan en het doet mij deugd dat hij het morgen weer doet. Men kan heel snel aan de slag, dat vinden wij prachtig, maar twee punten moeten daarbij goed in het oog worden gehouden. Er dient zorgvuldig te worden omgegaan met de besluitvorming, in de eerste plaats tegenover de burgers en verder moet men van alle kanten proberen te voorkomen dat wij allerlei juridische procedures aan de broek krijgen, zeker als zij lastig en tijdrovend zijn en bovendien, als het tegenzit, een opschortende werking hebben. Dat kan tot gevolg hebben dat plannen een aantal jaren stil liggen.

Daarom heeft mijn fractie gevraagd vandaag te mogen spreken over bouwplan De Bloemhof, vlakbij De Tresor. Het plan voorziet in een appartementengebouw voor starters en de groep daar direct boven. De doelgroep is juist gekozen, maar wij zijn ongelukkig met de hoogte van het gebouw en met name met de manier waarop daarover met de burgers is gesproken. Ook in dit geval is enigermate sprake van voldongen feiten. Er is een bestemmingsplan gemaakt, waarin is vastgelegd dat in drie tot vijf lagen mag worden gebouwd, terwijl in de tekst staat dat van een logische overgang naar de bestaande en overige bebouwing sprake moet zijn. In het verleden is er een plan geweest dat uitging van een gebouw van drie bouwlagen aan de Singelweg, olopend tot vijf bouwlagen achteraan op het terrein. Mijn fractie zou heel blij zijn geweest als uiteindelijke voor die oplossing zou zijn gekozen.

De vraag is nu of het college er verstandig aan doet met dit bouwplan verder te gaan. In het bestemmingsplan staat dat op de begane grond slechts 25% van de oppervlakte mag worden gebruikt voor niet-wonen. In dit bestemmingsplan is ook het NUON-Essentgebouw opgenomen, dat deze 25% volledig opsoepeert. Ik heb een percentage van 37 gehoord, maar dat laat ik voor rekening van degene die dat heeft gezegd. Toch is de hele begane grond van het gebouw voor winkels en kantoren, in elk geval voor niet-wonen bestemd, wat naar ons idee strijdig is met het bestemmingsplan.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.4

Om te voorkomen dat wij verzeild raken in langdurige procedures, verzoeken wij het college het plan te laten toetsen door een externe deskundige, bijvoorbeeld de stadsadvocaat of een andere door het college aan te wijzen onafhankelijke deskundige, om te bezien of wij met dit bouwplan goed zitten en er snel mee van start kan worden gegaan. Als het anders is, behoeven wij dan niet te wachten op allerlei procedures, maar kunnen wij met de ontwikkelaar en de bewoners aan tafel gaan zitten voor het maken van een plan, waarmee wij blij kunnen zijn en op korte termijn aan de slag kunnen. Ik realiseer mij dat dan nieuwe plannen moeten worden gemaakt, maar als wij procedures ingaan die een tot twee jaar duren en vervolgens alsnog nieuwe plannen moeten worden gemaakt, raakt CiBoGa weer verder achterop. Daarom vragen wij het college een externe toetsing te laten uitvoeren om ervoor te zorgen dat op deze plek spoedig kan worden gebouwd.

De heer VOGEL (CDA): M. de v. De heer De Jong heeft ook ons standpunt al grotendeels verwoord. Het kernpunt is dat zo spoedig mogelijk moet kunnen worden begonnen met de bouw van starterswoningen op het Bloemhofterrein. Wij willen dat dit gebeurt via een zorgvuldige procedure, waarbij serieus wordt omgegaan met de belangen en bezwaren van omwonenden. Daarnaast staat dat de raad zichzelf serieus moet nemen waar het gaat om de bepalingen in het vigerende bestemmingsplan.

Ik wijs het college erop dat omwonenden met alternatieve plannen zijn gekomen, waarmee het bouwvolume en het geplande aantal woningen op deze plaats worden gehaald en aan hun bezwaren wordt tegemoetgekomen. Wij moeten meedenkende burgers in de stad niet in de kou laten staan. Daarom stellen wij voor nog eens heel kritisch naar de plannen te kijken door een juridische toets te laten uitvoeren en in gedachten te houden dat er alternatieven liggen die goed uitvoerbaar zijn.

De heer DE VRIES (PvdA): M. de v. Er is een verband tussen deze interpellatie en de vorige. Wij spreken kennelijk over de betekenis van bestemmingsplannen, de manier waarop de gemeente daarmee omgaat en de posities die derde partijen die willen bouwen daaraan ontleen. Dat doet zich in dit geval voor, ik heb er al op gewezen dat bewoners over het bouwplan Diamantlaan-Arduinlaan geen bezwaren hebben ingediend, terwijl wij er toch nog eens naar zullen kijken. Dat kan ook bij dit plan gebeuren, maar wij moeten scherp in het vizier houden waarover wij van gedachten moeten wisselen.

De kern van de interpellatie is het verzoek de mogelijkheden en onmogelijkheden van dit plan in het perspectief van het bestemmingsplan nog eens goed in kaart te brengen. Dat zullen wij doen, ik zal straks schetsen wat grosso modo ons beeld daarvan is. Wij hebben er al eens naar gekeken in reactie op vragen van GroenLinks, maar wij kunnen er nog iets verder naar kijken. Wij zullen de juridische scan leveren, wellicht kunnen wij er dan op 9 mei aandacht aan besteden. De toets zal met stoom en kokend water moeten worden uitgevoerd, maar wij zullen het doen.

Ik ga ervan uit dat wij niet op voorhand allerlei ingewikkelde externe procedures zullen behoeven te volgen, tenzij onze scan dat uitwijst. Pas als er serieus aanleiding toe is, kunnen wij die weg opgaan, wij zullen dat in onze brief over deze kwestie melden en het vervolgens bespreken.

Ook bij dit plan valt de afwijking van het bestemmingsplan mee, de afwijking zit in ieder geval niet in de bouwhoogte. Het plan laat een hoogte van drie tot vijf bouwlagen toe, wij zouden zelfs via een vrijstelling een zesde laag kunnen toevoegen, maar dat doen wij niet.

Bij de ontwikkeling van dit plan hebben verschillende varianten meegespeeld, de heren De Jong en Vogel hebben daarop gewezen. Uiteindelijk heeft de ontwikkelaar deze variant gepresenteerd, die hij graag wil realiseren. Dat past op één punt na binnen het bestemmingsplan, wij hebben dat bij de behandeling van de zienswijzen ook aangegeven. Er is sprake van een overschrijding van de rooilijn aan de zijde van de Van Kerkhoffstraat, overigens past het plan goed in het bestemmingsplan. Dat betekent dat wij, recht doend aan het bestemmingsplan, deze ontwikkeling onzes inziens kunnen toelaten.

De heer De Jong heeft een specifieke vraag gesteld over de oppervlakte BVO, waarop ik nu geen antwoord heb. Ik zal dit punt toelichten in onze brief, waarin wij ook dieper zullen ingaan op de betekenis van het bestemmingsplan en op de vraag of wij binnen de gebruikelijke procedures op deze manier te werk kunnen gaan. Vervolgens zal het aan de raad zijn te beoordelen of dat toelaatbaar is dan wel of de raad, zoals de heer Vogel liet doorschemeren, een andere ontwikkeling wil. Het college is daaraan nog niet toe omdat wij van oordeel zijn, dat dit plan binnen het bestemmingsplan en de gebruikelijke procedures kan worden uitgevoerd en omdat wij in stedenbouwkundig opzicht en gezien De Intense Stad een goede onderbouwing van het plan hebben. Wij vinden bovendien de bouw van deze 56 appartementen in de categorie starterswoning wenselijk. Wij moeten met CiBoGa aan de slag. Daarbinnen en ook in het kader van De Intense Stad is dit geen nieuw plan, het staat voor wat betreft volumes al een tijdlang op de kaart. Natuurlijk wordt aan plannen geschaafd en gesleuteld, maar in dit geval niet met betrekking tot de

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.5

vraag of in vijf bouwlagen mag worden gebouwd. Die mogelijkheid heeft altijd al in de plannen gezeten, wij moeten op dit punt niet al te veel verwachtingen wekken.

Ik zal de raad nauwkeurig op de hoogte stellen van onze zienswijze over de vraag of dit bouwplan zich correct verhoudt tot het bestemmingsplan. Dan kunnen wij op 9 mei bespreken of wij voldoende in handen hebben om te beoordelen of dit een goede ontwikkeling is.

De heer DE JONG (ChristenUnie): M. de v. Ik wil de wethouder bedanken voor zijn toezeggingen. Ik ben geen jurist en dat zou ook niet nodig moeten zijn. De gemeenteraad heeft een bestemmingsplan vastgesteld waarin wordt gesproken over drie tot vijf etages. Verder staat er: "Aan de randen van de bouwblokkenstructuur dient aansluiting te worden gezocht bij de lagere bebouwing in het bestaande gebied met uitzondering van het te realiseren hoogteaccent ter markering van het CiGa-terrein als geheel van een belangrijke ontsluiting van het bronpunt." Ik weet wat ik heb vastgesteld, te weten dat wij proberen bij de Singelweg een logische aansluiting te krijgen en vervolgens van een toenemende hoogte sprake zal zijn. Burgers denken dat ook. U zegt nu dat sprake is van drie tot vijf etages, met een vrijstelling voor zes etages. Daarbij wordt geen rekening gehouden met de tekst die ik zoëven citeerde. Ik hoop dat u zult ingaan op de reden waarom wij dat met elkaar hebben afgesproken. Ik ga ervan uit dat steeds wordt geprobeerd tot logische overgangen te komen. Als u daarop ingaat, kunnen wij er op 9 mei verder over spreken.

De heer VOGEL (CDA): M. de v. Ook ik ben blij met de toezegging inzake de juridische toets en het feit dat wij op heel korte termijn hierover zullen spreken. De wethouder heeft goed begrepen dat mijn bijdrage iets verder ging, ik ben ingegaan op de opmerkingen van de heer De Jong. Al eerder is gevraagd eens goed te kijken naar alternatieve plannen, ook van bewoners, die naar mijn oordeel prima passen binnen het bestemmingsplan. Daarmee kunnen wij bereiken wat het college ook wil, namelijk zo snel mogelijk bouwen op het CiBoGa-terrein. Wij moeten niet in een situatie terecht komen waarin sprake is van allerlei juridisch gesteggel. Als wij dat kunnen meenemen in de planvorming en eventueel nog plannen kunnen bijstellen, is dat ons een lief ding waard, omdat wij daarmee het doel bereiken dat het college ook voorstaat, namelijk het bouwen van mooie starterswoningen op deze plek.

De VOORZITTER: Voordat ik mevrouw Van Mameren het woord geef, wens ik haar geluk met de afronding van haar universitaire studie in de Romaanse taal en letterkunde. (applaus).

Mevrouw VAN MAMEREN (VVD): M. de v. Dank u wel.

Ik sluit mij aan bij de heer Vogel. Er had beter moeten worden gecommuniceerd met de bewonersorganisaties, die met principiële bezwaren zijn gekomen en vinden dat zij niet goed zijn gehoord. Wij moeten in elk geval de burgers van onze stad het gevoel geven dat wij hen serieus nemen en goed naar hen luisteren. Men is met een aantal bezwaren gekomen en ik meen dat daarnaar goed moet worden geluisterd. De bewoners zijn beslist niet tegen de bouw van starterswoningen, ook zij willen dat zo snel mogelijk wordt gebouwd, maar het lijkt mij gewenst nog eens goed naar hen te luisteren en de alternatieve plannen te bekijken. Mochten die plannen op grond van goede redenen niet uitvoerbaar zijn, dan kunnen wij dat alsnog concluderen, maar het is goed er nog eens naar te kijken. Uiteindelijk is niemand erbij gebaat dat meningsverschillen vertragingen opleveren.

De heer DE VRIES (PvdA): M. de v. Natuurlijk moeten wij goed luisteren naar geluiden die van de zijde van bewoners tot ons komen, ik heb de omwonenden ook thuis bezocht om over de plannen te praten. Wij nemen hen serieus, maar wij moeten ook iets anders serieus nemen. Wij moeten ook kijken naar de betekenis van bestemmingsplannen, daarom zullen wij de toegezegde exercitie uitvoeren om dat nog eens voor de raad in beeld te brengen. Wij moeten ook tegenover de bewoners eerlijk, open en transparant zijn als het gaat om de vraag wat al dan niet kan. Wij zullen de discussie hierover op 9 mei voeren, ik zal de situatie in kaart brengen en zeg toe dat voor 9 mei geen bouwvergunning zal worden verleend.

Mevrouw VAN MAMEREN (VVD): Kunt u ook toezeggen, dat u in elk geval zult kijken naar het alternatieve plan van de bewoners?

De heer DE VRIES (PvdA): Nee, dat zeg ik niet toe. Wij hebben naar het plan gekeken en het met betrokkenen besproken, wij weten dus wat het inhoudt. Er loopt een procedure en er is een bouwvergunning aangevraagd, welke aanvraag een bepaald traject dient te volgen. Het college is gehouden dat traject goed te volgen. De bouwvragen die nu op de kaart staan, blijven er even staan, maar wij zullen geen onomkeerbare besluiten nemen voordat wij op 9 mei met de raad hebben gesproken.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.6

4. Initiatiefvoorstellen.

- a. Initiatiefvoorstel van de Stadspartij inzake knelpunten Poeleplein, preadvies van het college en brief van de Stadspartij met aanpassing van het voorstel.

De heer SPIEKER (Stadspartij Groningen): M. de v. Ik zal niet op alle details van het voorstel ingaan. De Stadspartij heeft veel werk verzet en de resultaten duidelijk op papier gezet, zodat iedereen goed is geïnformeerd. Als er nog vragen zijn, zal ik die in tweede termijn beantwoorden, dat lijkt mij doelmatiger dan nu eerst een hele uiteenzetting geven.

Uit de samenleving hebben wij een signaal gekregen over een probleem dat al jaren speelt. Het terraseiland is zeventien jaar geleden voor drie horecabedrijven aangelegd, maar het voldoet nu niet meer aan de vraag. De raad is daarbij betrokken. Ik kijk naar de PvdA, in 2005 was een rolstoelvriendelijk café voldoende om de Horecanota open te breken. Er zit nu echter geen rolstoelvriendelijk café, maar een kebabhuis. Wij zien ook positieve ontwikkelingen, van een leegstaand pand in de Poelestraat is van een brasserie een luxe café gemaakt.

Kijkend naar het geheel, constaeren wij dat het al jarenlang ellende is op het plein. Voor het antwoord van het college zal ik geen tijd uittrekken. Dat het eiland te klein is, blijkt uit het voorstel het te verdelen, maar ik ken geen enkele ondernemer die, als hij pech heeft gehad bij de verloting, minder kan betalen. Zo werkt het niet. Hoe gaan wij om met de ondernemers in de stad?

Ik heb geprobeerd draagvlak te creëren voor het plan. Ik kan hier met opgeheven hoofd staan, want ik heb er mijn best voor gedaan. Het is mij gelukt de neuzen van alle ondernemers dezelfde kant op te laten wijzen. Ik heb de winkeliers in de Poelestraat, de GCC, de Horecabond en Marketing Groningen meegekregen. Bovendien zijn veel klanten en mensen die de terrassen bezoeken het met mij eens. Het is ook mij duidelijk dat draagvlak niet alles is, maar ik ben trots op het draagvlak dat politiek belangrijk is om iets voor elkaar te krijgen. Overigens wijzen niet alle neuzen in dezelfde richting, want op het Zuiderdiep heeft men vanaf het begin deze intentie niet willen overnemen.

De VOORZITTER: U hebt in de raad alleen te maken met voorstellen van het college, het is ondenkbaar hier te spreken over opvattingen van ambtenaren.

De heer SPIEKER (Stadspartij Groningen): Ik laat het oordeel over het voorstel aan de raad en vertrouw erop dat de raad op basis van argumenten tot een goede beslissing zal komen en alle betrokkenen, die hieraan hebben meegewerkt, serieus zal nemen.

Mevrouw DE BOER (VVD): M. de v. Wij complimenteren de Stadspartij met het voorstel, de heer Spiekers wees er al op dat met alle ondernemers is gesproken. Wij hebben het plan bekeken, het is inderdaad een prachtig voorstel en ons is gebleken dat alle betrokkenen voor het plan van de Stadspartij zijn. Ik wil de raad hierbij op het hart drukken dat de gemeente er is voor de mensen in de stad, de mensen zijn er niet voor de gemeente. Wij zullen het voorstel dan ook steunen.

De heer PRINS (PvdA): M. de v. Ook ik wil grote waardering uitspreken voor de inspanningen van de Stadspartij, voor haar grote aandacht voor de inrichting van dit plein en voor het resultaat, waarbij de neuzen van alle ondernemers aan het plein in dezelfde richting wijzen. Dat is geen geringe prestatie. Dat geldt ook voor het feit dat de heer Spieker ook de GCC en Horeca Nederland achter zijn voorstel heeft gekregen.

De bomen zijn inmiddels uit het plan gehaald. De kern van het plan is gericht op vervanging van het terraseiland door een royaal aantal terrassen aan de gevels. Het terraseiland is de steen des aanstoets, het is te klein en het functioneert niet goed. Men kan het terraseiland te krap noemen omdat het te druk is, maar als het te druk is, komt dat omdat er te veel mensen zijn. In zekere zin zouden wij kunnen constateren dat het ten gronde gaat aan het eigen succes in de zomer. Dat wil niet zeggen dat er geen problemen zijn. Op stille dagen zetten de ondernemers hun stoelen soms niet buiten of zetten zij hun stoelen wel buiten, maar voorzien zij niet in bediening, wat tot allerlei onduidelijkheden leidt. Dat lijkt een handhavingskwestie.

Hoezeer wij het ook waarderen dat er naar is gezocht, lijkt de door de Stadspartij aangegeven oplossingsrichting ons niet adequaat, omdat het plein in onze beleving vooral wordt gezien als openbare ruimte. De oplossing die voorziet in verplaatsing van de terrassen naar de gevels doet daaraan afbreuk, omdat de terrassen een semipublieke ruimte vormen en uit de tekening blijkt dat daardoor een te smalle strook als openbare ruimte overblijft. Om die reden kunnen wij nu niet met dit plan instemmen.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.7

Wij willen wel dat naar mogelijkheden voor een betere inrichting wordt gezocht en beter wordt gehandhaafd bij het in gebruik houden van de terrassen. Het lijkt mij een opgave voor het college met de ondernemers te overleggen over de vraag hoe het functioneren van het plein kan worden verbeterd. Ik verwacht dat wij vervolgens in een later stadium opnieuw zullen kunnen spreken over een goede inrichting van het plein.

Mevrouw DE BOER (VVD): Wat zegt de PvdA nu tegen de ondernemers die voor het voorstel zijn?

De heer PRINS (PvdA): Ook de PvdA spreekt met ondernemers en tegen deze ondernemers heb ik gezegd dat wij nadrukkelijk willen streven naar een betere inrichting van het plein, wat niet wil zeggen dat wij voor het voorliggende voorstel zijn.

De heer VOGEL (CDA): M. de v. Ik zou het initiatief van de Stadspartij willen omschrijven als een doordacht en voldragen plan. Het is een doordacht plan omdat het een probleem schetst op een manier die hout snijdt en een uitvoerbare oplossing biedt en tevens een heldere kosten-batenanalyse geeft. Het is een voldragen plan omdat het met de direct betrokkenen is besproken en het hun steun heeft, wat van de huidige situatie en de reactie van het college niet kan worden gezegd.

Het CDA zal de argumentatie, die door de Stadspartij is gegeven, niet herhalen. De argumentatie is duidelijk en deugdelijk, het plan verdient uitvoering. Met aanvaarding van dit initiatief kan het college een goede handreiking doen aan de stad, want wij moeten het niet alleen op de ondernemers betrekken. Als wij de mogelijkheid hebben een win/win-situatie te creëren, moeten wij dat doen. Het initiatief van de Stadspartij voorziet, gezien het overleg met de ondernemers, in zo'n situatie. Wij passen met dit voorstel de openbare ruimte aan, waardoor het Poeleplein een betere inrichting krijgt voor de gevestigde horeca. Tegelijkertijd doen wij hiermee iets aan de ontsluiting en de aantrekkelijkheid van de binnenstad. Wij roepen het college op in deze situatie te tonen dat het een echte vriend van ondernemend Groningen is.

De heer SCHAAF (SP): M. de v. De bestaande situatie heeft voor- en nadelen en dat geldt ook voor het plan-Spieker. Een voordeel van de huidige situatie is een prettige loopsituatie voor het winkelend publiek dat van de Grote Markt naar de Nieuweweg en vice versa loopt, voor de ontwikkeling van het Damsterdiep is dat van extra belang. Een nadeel van de huidige situatie is dat het een minder fraai gezicht is vanaf de Grote Markt in de richting van het Schuitendiep en natuurlijk is het voor de exploitanten van de terrassen efficiënter te kunnen werken met een aaneengesloten terras voor de eigen voordeur. Een nadeel van de huidige situatie is ook de slijtage van het terraseiland, er zullen in de toekomst zeker kosten moeten worden gemaakt voor onderhoud van het Poeleplein.

Het plan-Spieker heeft ook nadelen. Lang niet alle mensen vinden het prettig tussen enorm grote en druk bezochte terrassen te moeten doorlopen. Wij hebben de indruk dat de huidige segmentering als prettiger wordt ervaren. Bovendien zal dit plan in het koude en natte jaargetijde een tamelijk groot leeg plein tot gevolg hebben dat minder aantrekkelijk is dan het plein in zijn huidige vorm. Per saldo achten wij de voorgestelde verandering niet urgent, gezien de kosten en vanwege het verschillende gebruik van de openbare ruimte, dat meer omvat dan de horecafunctie. Daarom steunen wij het plan niet.

Als de slijtage van het terraseiland toeneemt en de gemeente daardoor voor kosten komt te staan, zal de afweging tussen de verschillende voorstellen opnieuw kunnen worden gemaakt.

De heer VOGEL (CDA): Mag ik uit uw laatste opmerking opmaken dat het voorstel van de heer Spieker voor u acceptabel wordt als de gemeente kosten moet maken voor het herstellen van slijtage aan het terraseiland?

De heer SCHAAF (SP): Bij de discussie in mijn fractie hebben wij geconstateerd dat de beide oplossingen voors en tegens hebben en het eigenlijk niet veel uitmaakt. Daarom vinden wij uitvoering van het plan Spieker niet urgent, maar er zal een moment komen waarop wij opnieuw naar het Poeleplein zullen moeten kijken en dan zullen de voors en tegens opnieuw kunnen worden afgewogen.

De heer LUHOFF (D66): M. de v. Ik kan mij goeddeels aansluiten bij de bijdragen van de fracties die zich positief hebben uitgesproken over dit plan. Ik behoef er dus niet al te diep op in te gaan, maar wij willen om recht te doen aan de opstellers van het plan ons standpunt verklaren.

Wij hebben veel waardering voor het plan, niet alleen voor de inhoudelijke afwegingen en de uitkomsten ervan, maar vooral ook voor het proces. De Stadspartij heeft een probleem gesignaleerd en heeft samen met betrokkenen naar een oplossing gezocht. Het resultaat ligt nu voor ons en het kan op onze steun reke-

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.8

nen. Een belangrijk aspect hierbij zijn de afwegingen rond de randvoorwaarden voor veiligheid en verkeer. Ook deze punten komen in dit plan goed naar voren en zij kunnen worden gewaarborgd.

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): M. de v. Ook mijn fractie kan zich in het plan vinden. Natuurlijk kan altijd worden gediscussieerd over nut en noodzaak van een dergelijk plan, wij kunnen ook discussiëren over nut en noodzaak van een terraseiland an sich. Duidelijk is echter wel dat degenen die belang hebben bij het terraseiland, de ondernemers, ontevreden zijn over de huidige situatie. De situatie is onwerkbaar geworden en in die situatie zijn altijd argumenten aan te voeren over winkelend publiek dat het al dan niet vervelend vindt tussen terrassen door te lopen. Aan de zuidzijde zijn nu ook terrassen tegen de gevels, ook daar loopt het publiek al tussen terrassen door. Door een praktische inrichting van de openbare ruimte kunnen dergelijke problemen voor een groot deel worden voorkomen. Omdat er zoveel draagvlak is voor het plan en een oplossing zo urgent is als uit bijdragen van betrokkenen blijkt, moeten wij als volksvertegenwoordigers hun opvattingen ondersteunen. Ik kan mij dan ook zonder meer bij het voorstel van de Stadspartij aansluiten.

Mevrouw POSTMA (GroenLinks): M. de v. Deze discussie is in een beperkte vorm al eens eerder gevoerd bij de uitbreiding van het aantal horecaverunningen in de Poelestraat eind 2005. Destijds is het aantal vergunningen voor het Poeleplein vergroot en is ook kort gesproken over het terraseiland. Voor de meeste fracties was de situatie toen niet van dien aard dat sloop van het terraseiland aan de orde zou moeten zijn, het college heeft destijds een voorstel gedaan voor de verdeling ervan dat voor de meeste fracties acceptabel was. Los van de vraag of er palmbomen zouden moeten komen, voeren wij nu in essentie dezelfde discussie. Onze fractie ziet geen reden de inrichting van de Poelestraat ingrijpend te veranderen, zij het dat de situatie op het terraseiland als gevolg van de verdeling niet ideaal is. Met de heer Spieker zijn wij van mening dat loting geen ideale oplossing is, hoewel het indertijd door het college als oplossing is aangedragen voor een tekort aan plaatsen. Wij gaan ervan uit dat daarvoor in overleg een andere oplossing te vinden moet zijn. Daarom verzoeken wij het college in overleg met betrokkenen een andere oplossing te zoeken voor de korte termijn en voor de lange termijn in het kader van de ontwikkeling van de binnenstadsvisie en de oostzijde van de Grote Markt te bekijken wat verder mogelijk is.

De heer DE JONG (ChristenUnie): M. de v. Het wordt langzamerhand gebruikelijk dat de oppositie- en de collegepartijen lijnrecht tegenover elkaar staan, want ook mijn fractie sluit zich aan bij het voorstel van de Stadspartij. Er zijn wel mitsen en maren, maar het lijkt alweer een gelopen race te zijn. De collegepartijen hebben besloten dat het niet doorgaat!

Dit is een goed doordacht voorstel, dat onderwerp is geweest van goed overleg. Als het college kans ziet verbeteringen aan te brengen, is daarover zeker te praten. Als het voorstel zou doorgaan, zou mijn fractie willen voorstellen een deel van de kosten te laten drukken op de Poelestraat, omdat het terraseiland nog lang niet is afgeschreven en de ondernemers duidelijk belang hebben bij een verandering. Wij zouden best tot een oplossing kunnen komen, maar het lijkt niet erg zinvol nu op dat soort aspecten in te gaan. In elk geval zal mijn fractie het voorstel steunen.

De heer DE VRIES (PvdA): M. de v. Wij zijn bezig met een discussie die in verschillende opzichten van groot belang is. Als wij de Poelestraat als symbool mogen zien voor de wijze waarop wij de binnenstad aanpakken, praten wij over de manier waarop wij de binnenstad vorm geven. De heer De Jong wees erop dat het opvallend is dat een soort scheiding van de geesten ontstaat, ik hoop dat dit bij het denken over de binnenstad niet het geval zal zijn. Het denken staat niet stil.

Het college heeft in het preadvies gesteld dat het plan, hoewel het buitengewoon veel waardering heeft voor de inzet die de heer Spieker heeft getoond, geen verstandige keuze is. Ik zal proberen uit te leggen waarom wij die mening zijn toegedaan.

Geconstateerd wordt dat het terraseiland niet meer voldoet omdat het ondernemers niet de ruimte biedt die het zou moeten bieden. Misschien is het goed in herinnering te roepen waarom het terraseiland, zoals het er nu ligt, destijds is gerealiseerd. Het was geen toeval dat het op deze plek is aangelegd. Meerdere fracties hebben er al op gewezen dat het is aangelegd om een duidelijke publieke ruimte te realiseren en een duidelijke scheiding te maken tussen de ruimte voor voetgangers en het gebied waar niet wordt gelopen. Ook bij terrassen elders in de stad, bijvoorbeeld op de Grote Markt en naast het Stadhuis, zien we dat het publiek niet tegen de gevel aan zit, maar op enige afstand ervan. Er is nadrukkelijk voor gekozen voetgangers de mogelijkheid te bieden langs de gevels te lopen, mede vanuit de overtuiging dat ook in de Poelestraat niet alleen sprake behoort te zijn van horecafuncties. In deze straat is vrij veel horeca gevestigd, maar er zijn ook winkels. Het college is van mening dat in deze straat van een menging van functies

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.9

sprake dient te zijn, bij de bespreking van de binnenstadsvisie kunnen wij daarover nog ruimschoots van gedachten wisselen. De menging van functies veronderstelt dat het publiek een goede mogelijkheid heeft langs de gevels te lopen. Dat is de fundamentele gedachte achter het terraseiland.

De heer Prins wees erop dat het terraseiland, gezien de insteek van de heer Spieker, bijna aan zijn eigen succes ten onder dreigt te gaan, ook omdat het door ondernemers is gebruikt op een manier die niet helemaal was voorzien. Dat is niet erg, wij zijn....

De heer SPIEKER (Stadspartij Groningen): Bij de behandeling van de Horecanota is in 2005 toegezegd dat niet meer partijen gebruik zouden kunnen maken van het eiland dan de gebruikers van dat moment. Eén van de ondernemers heeft toen aangekondigd dat hij van het eiland geen gebruik zou maken, maar in de praktijk maken alle ondernemers gebruik van het terraseiland.

De heer DE VRIES (PvdA): U hebt gelijk met uw opmerking dat hierover destijds uitspraken zijn gedaan. Ik wilde erop wijzen dat het terraseiland heel succesvol is gebleken, ook voor de ondernemers, waaraan wij graag willen meewerken. Wij hanteren daarbij geen systeem met loting, dat is achterhaalde informatie.

Het terraseiland heeft een publieke functie en wordt door ondernemers gebruikt, maar het college wil de Poelestraat en het terraseiland niet tot een exclusief ondernemersdomein laten worden. In de Poelestraat moet publiek kunnen wandelen en winkelen. Dat betekent dat de stelling van de heer Spieker, dat zijn plan goed is voor ondernemers - ik wil dat graag aannemen -, voor het college niet voldoende is. Wij hebben de plicht naar meer aspecten te kijken dan alleen de belangen van ondernemers, hoe belangrijk die op zichzelf ook zijn. Wij hebben dat ook bij de discussie over Binnenstad Beter en de komst van het terraseiland steeds gedaan en wij blijven dat doen. De discussie over de vraag hoe wij de Poelestraat zullen blijven gebruiken, ook in het perspectief van de komst van het Forum, en de vraag hoe wij omgaan met terrassen en de fietsen in het gebied, willen wij graag met de raad voeren bij de behandeling van de Binnenstadsvisie. Dat blijft van cruciaal belang, op dat punt behoort er geen scheiding tussen coalitie en oppositie te zijn. Het gaat erom tot een goede wegging van belangen te komen.

Ondertussen lijkt het ons college, met alle waardering voor de inzet van de heer Spieker, niet verstandig het plan op deze manier uit te voeren, juist omdat het de publieke ruimte op een minder aantrekkelijke manier vorm geeft dan denkbaar is. Omdat wij dit moeten constateren, is het onzes inziens niet verstandig het voorstel te volgen.

De heer VOGEL (CDA): De wethouder stelde dat is afgesproken de verdeling niet bij loting te regelen. Interessant is de vraag hoe het dan wel gebeurt. Kan hij daarover iets zeggen?

De heer DE VRIES (PvdA): Ik kom hiermee buiten de grenzen van mijn portefeuille. Ik heb van collega Dijkstra begrepen dat voor dit jaar de verdeling in goed overleg met de ondernemers is geregeld.

De heer SPIEKER (Stadspartij Groningen): M. de v. Bijna alle collegepartijen hebben iets gezegd over de looproutes. Aan de linkerzijde van het terraseiland ligt een looppad van 2,5 meter en aan de rechterzijde van 3 meter. Voor de gevels liggen al terrassen. Het argument dat het bezwaar tegen verplaatsing van de terrassen naar de gevels verband houdt met looproutes gaat dus niet op. In ons plan is voorzien in een middenpad van 5 meter. Dat compenseert de openbare functie.

Het is natuurlijk mooi dat het college de looproutes langs winkels wil handhaven, maar ter hoogte van het eiland is maar één winkel gevestigd, een Turkse bakker met een etalage met enkele kisten. De SP voerde ook aan dat de looproutes langs de winkels moeten worden gehandhaafd. Maandagavond zat ik met de heer Prins op het terraseiland. Ik hoop dat hij kan bevestigen dat maandagavond voor de winkels fietsen stonden, zodat lopen langs de winkels betekent dat om fietsen heen moet worden gelopen.

De wethouder heeft op de nieuwe Binnenstadsvisie gewezen. Het is frappant dat wij al maanden geleden met een plan voor het Poeleplein zijn gekomen en nu weer een nieuwe Binnenstadsvisie wordt aangekondigd. Bij de discussie daarover gaan wij er dus weer verder over praten.

De verdeling is heel handig geregeld. Er is een gesubsidieerde bioscoop gevestigd die ook een stukje van het eiland in gebruik heeft en een horecaondernemer met een nieuwe vestiging heeft een terras voor zijn deur. Op die manier wordt gecompenseerd en heeft iedereen iets. Je moet een gegeven paard niet in de bek kijken.

De heer DE JONG (ChristenUnie): M. de v. Ik heb nog een vraag. Het college verwijst naar een nieuwe Binnenstadsvisie, maar daarin kunnen wij geen terrassen neerzetten. Misschien is het handig dat de wet-

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.10

houder enig inzicht geeft in de plannen voor het aanpakken van het probleem. Er is namelijk wel een probleem, te weten dat er onvoldoende ruimte is voor het bedienen van de mensen die gebruik willen maken van de horecavoorzieningen. Als de wethouder een doorkijkje kan geven, wordt misschien duidelijk dat hij er al over heeft nagedacht dan wel of hij het plan afwijst omdat hij het andere passender vindt.

Mevrouw DE BOER (VVD): Ik vind het jammer dat er geen meerderheid voor het plan is, want dat betekent dat het probleem nu niet wordt aangepakt. Het is ook jammer dat de SP het probleem onderkent, maar het niet urgent genoeg vindt.

Duidelijk is dat een meerderheid in de raad erkent dat in de Poelestraat sprake is van een probleem en wil nadenken over passende oplossingen. Ik wil dat vastleggen in een motie, waarmee wordt erkend dat er problemen zijn met het terraseiland.

De opmerking van de heer De Jong dat een scheidslijn aan het ontstaan is in de raad vind ik juist en ik betreure het dat er geen andere meerderheden zijn dan de meerderheid van de coalitie.

Ik dien de volgende motie in:

“De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op 25 april 2007, behandelend het initiatiefvoorstel van de fractie van de Stadspartij inzake het Poeleplein; constaterend dat een meerderheid in de raad erkent dat het terraseiland niet naar tevredenheid functioneert; besluit in het kader van de nieuwe Binnenstadvisie na te denken over een passende oplossing om het probleem van het terraseiland aan te pakken; en gaat over tot de orde van de dag.” (motie nr. 10).

De heer SPIEKER (Stadspartij Groningen): Ik verzoek u voor de stemming de vergadering even te schorsen.

De VOORZITTER: Ik schors de vergadering.

Schorsing. (17.25 - 17.30 uur).

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering.

De heer DE VRIES (PvdA): M. de v. De heer De Jong vroeg evenals de heer Spieker waarom ik naar de Binnenstadvisie verwees. Ik heb de Binnenstadvisie niet genoemd als een merkwaardige oplossing voor dit vraagstuk. Het college heeft behoefte aan een nieuwe visie, waarin ook aandacht zal worden besteed aan de Poelestraat en met de raad zal worden bekeken of De Poelestraat een horecastraat is dan wel of deze straat ook een beperkte winkelfunctie moet hebben. Daarbij zal ook de vraag aan de orde komen of wij moeten vasthouden aan het uitgangspunt, dat mensen langs de gevels moeten kunnen lopen en de semipublieke ruimte moeten worden ingericht op terraseilanden. Tevens kan daarbij de vraag aan de orde komen of het eiland als zodanig bestaansrecht heeft, of het past binnen onze filosofie en wat wij moeten doen met fietsen die voor de puin staan.

De heer SPIEKER (Stadspartij Groningen): Ik heb mij de laatste maanden afgevraagd of ik mijzelf nog wel serieus moet nemen in deze raad. Dat klinkt hard, maar de gang van zaken in de afgelopen maanden ziende, moet ik constateren dat de situatie niet plezierig kan worden genoemd. Je werkt keihard, je gaat ervan uit dat iedereen achter je staat en je verliest toch. Voor wat betreft de situatie bij het Goudkantoor is het van hetzelfde laken een pak.

Raadsleden hebben de taak te controleren, zij dienen de stukken van de diensten te controleren en te beoordelen, maar zij zijn ook volksvertegenwoordigers. Dat betekent dat zij moeten luisteren naar de burgers, signalen moeten oppikken en er politiek van moeten maken. Na de verkiezingen is het mij opgevallen dat volksvertegenwoordigers het oor meer te luisteren leggen bij de diensten dan bij de samenleving. Ik zal hierop geen partijen aanspreken, iedereen weet of deze conclusie al dan niet op hem of haar slaat.

De vorige maand heb ik op de dinsdag voor de raadsvergadering de burgemeester gebeld om mijn ontslag te melden, omdat ik het niet meer zie zitten 30 uur per week hard te werken en dan op deze manier te worden afgeserveerd. Dat is dus geen gevolg van het feit dat ik de discussie over het Poeleplein verlies. Het geldt ook voor de benadering van de kabelbaan, het Blauwe Dorp, Bruilweering en andere onderwerpen. Een volksvertegenwoordiger moet standvastig zijn en niet alles met een pennenstreek accepteren, ook het feit niet dat er nu weer een onderzoek komt. Dat wil niet zeggen dat ik nu stop, ik heb vanmiddag

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.11

nog overleg gepleegd met de voorzitter. Ik heb besloten verder na te denken over de vraag wat ik wil, of ik wil doorgaan en wil blijven vechten tegen de huidige structuur. Misschien is de tijd er niet rijp voor. Het dualisme was het vorig jaar een onderwerp dat in de belangstelling stond, nu kom ik het in deze raad niet meer tegen. De heer De Jong gaf dat ook al aan. Dat heeft invloed op mijn functioneren in de raad. Ik zal het zomerreces gebruiken om na te denken over de vraag hoe ik verder zal gaan, ook mijn functioneren thuis wordt hierdoor beïnvloed en daar bedank ik voor. Wellicht kom ik na de zomer terug om de handdoek of de handschoen in de ring te gooien, dan weet ik waar ik sta.

De VOORZITTER: Ik heb normaal een grote voorkeur voor de handdoek, maar deze keer kies ik echt voor de handschoen. Ik zou het zeer betreuren als uw conclusie zou zijn, dat u de handdoek in de ring werpt. Het is nu niet het moment om hierover een debat te voeren, maar ik wil wel twee kanttekeningen plaatsen.

In aanmerking nemend wie de afgelopen jaren successen hebben geboeken met initiatieven, zou de heer Spieker minder somber moeten zijn dan hij zich vandaag toont. Uit zijn conductestaat blijkt dat hij een actief raadslid is, dat in betrekkelijk korte termijn redelijk wat heeft bereikt. Daar staat tegenover dat voorstellen die het niet halen - dat geldt hier, maar ook in het parlement - tot diepe frustraties leiden. Ik herken dan ook heel veel van zijn opmerkingen daarover, dit geldt zeker als je heel veel tijd in je werk steekt en je de effecten als te gering ervaart.

Toch hoop ik dat de afweging met betrekking tot de omstandigheden, waaronder het werk moet worden gedaan en de vraag of de resultaten goed genoeg zijn tegenover het gegeven dat je als volksvertegenwoordiger voor je mensen wilt opkomen, een afweging die de heer Spieker zal maken, tot een positieve conclusie zal leiden. Ik meen dat ik namens de raad kan zeggen dat wij het zeer zouden betreuren als wij hem in ons midden zouden moeten missen. (applaus).

Motie nr. 1.

De VOORZITTER: Ik moet u melden dat de heer Jager niet aan de stemming zal deelnemen.

De heer SCHAAF (SP): De motie valt in twee delen uiteen. Met het eerste deel zijn wij het niet eens, omdat er meer gebruikers zijn en het probleem niet tot tevredenheid van eenieder is op te lossen. De ondernemers willen tezamen meer terras dan waarvoor ruimte is.

Het tweede deel sluit aan bij onze redenering dat wij goed moeten overwegen wat wij op deze plek willen. Dat past in de Binnenstadvisie. Wij delen die conclusie en ondersteunen de motie.

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): Ik zal de motie steunen. De wethouder wees er in tweede termijn op dat er een probleem is...

De VOORZITTER: U gaat nu buiten de orde, u dient zich te beperken tot een stemverklaring waarin u uitlegt waarom u voor of tegen de motie stemt.

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): Ik steun de motie, maar het zou mij zeer verbazen als de collegepartijen dat ook zouden doen.

De heer PRINS (PvdA): Gezien de toezegging van de wethouder is de motie technisch overbodig, maar wij zullen haar steunen. Dat volgt uit onze bijdrage aan de discussie. In de motie wordt gewezen op een zoekrichting die wij willen nastreven en die voortkomt uit het probleem, dat de heer Spieker ons onder de neus heeft gewreven.

De heer DE JONG (ChristenUnie): Ook mijn fractie staat hier wat dubbel tegenover. Het college heeft toegezegd dat het datgene zal doen waar in de motie om wordt gevraagd. Het zou anders zijn als de motie zou zijn ingediend voordat de toezegging werd gedaan, de motie is nu al door het college overgenomen voordat zij werd ingediend. In zo'n geval moet een motie niet in stemming worden gebracht, wij zullen de motie dus niet steunen.

De heer VOGEL (CDA): De motie lijkt een escape in de discussie. Dat is jammer, het ging om de vraag of wij het Poeleplein zouden moeten aanpakken, maar hiermee wordt iedereen een vluchtweg geboden in de vorm van een onderzoek of een nieuwe visie. Daar staat tegenover dat het goed is als nog eens naar de problematiek wordt gekeken, derhalve zullen wij de motie steunen.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.12

Mevrouw POSTMA (GroenLinks): Wij zullen de motie niet steunen gezien de overbodigheid ervan en ook vanwege de formulering. De essentie is niet dat het terraseiland niet functioneert, maar dat de vraag naar terrassen groter is dan het mogelijke aanbod.

Bij een opiniepeiling blijkt dat alleen de fracties van GroenLinks en de ChristenUnie tegen motie nr. 1 stemmen, zodat zij wordt geacht te zijn aangenomen.

Bij een opiniepeiling blijkt dat de fracties van het CDA, de ChristenUnie, de Stadspartij Groningen, Student en Stad, D66 en de VVD voor het initiatiefvoorstel van de heer Spieker stemmen, zodat het wordt geacht te zijn verworpen.

- b. Initiatiefvoorstel van de fracties van de ChristenUnie en de PvdA inzake 'Stedenbanden opnieuw bekeken'.

Mevrouw JONGMAN-MOLLEMA (ChristenUnie): M. de v. Ik zal het voorstel niet voorlezen, maar volstaan met een korte toelichting.

Een bezoek van Jacqueline Kinds en mijzelf aan San Carlos is de aanleiding tot dit voorstel. De vorige week hebben wij al heel duidelijk naar voren gebracht wat wij daar hebben meegemaakt en wat wij ervan vinden. Wij hebben in San Carlos heel duidelijk de meerwaarde van een stedenband gezien, daarom vinden wij het van belang de meerwaarde van de stedenbanden te toetsen. Naast ideële banden, zoals met Moermansk waar niet wij maar andere leden van de raad zijn geweest, zijn er ook sociaal-economische en culturele stedenbanden. Over elke band is iets voor en tegen te zeggen, in ieder geval hebben wij vastgesteld dat een stedenband moet voldoen aan een aantal voorwaarden die ook in het stuk zijn vermeld, namelijk duurzame samenwerking, continue actie, materiële en immateriële hulp met inzicht in jaarplannen en jaarverslagen. Dat is de reden waarom wij alles langs de meetlat willen leggen. Wij hopen op de steun van alle partijen, omdat wij in de wandelgangen vaker hebben gehoord dat wij hieraan iets zouden moeten doen, wat nooit verder is geconcretiseerd. Het is niet verder gekomen dan af en toe een opmerking. Wij willen hierin graag een goed inzicht krijgen, zodat alle partijen een politieke afweging kunnen maken. Wij stellen daarom voor te besluiten dat in een beleidsnota het een en ander zal worden weergegeven en in oktober de politieke discussie hierover te vervolgen.

Mevrouw SCHLEBUSCH (SP): M. de v. Mijn fractie steunt dit voorstel van harte, ook wij hebben de indruk dat wij best eens goed naar de stedenbanden kunnen kijken. Ik wil nog wel twee opmerkingen maken.

Wij vinden het niet handig nu al uitgangspunten te formuleren, naar onze mening zal eerst moeten worden nagegaan wat goede uitgangspunten voor stedenbanden zijn. Wij verwachten die in de nota terug te vinden. Bij het formuleren van uitgangspunten kan ook worden gedacht aan nijpende situaties, zoals in Zabalja, waarmee we nu alleen op projectbasis banden hebben. Een uitgangspunt kan zijn dat wij juist die banden steviger aanhalen.

In het voorstel wordt gevraagd elke vier jaar een nota over de stedenbanden op te stellen. Een nota moet naar mijn mening worden geschreven als het nodig is, ik heb er wat moeite vast te leggen dat elke vier jaar weer een vracht papier moet worden geproduceerd.

Mevrouw VOORTMAN (GroenLinks): M. de v. Ook wij zullen het voorstel steunen, omdat wij de politieke discussie over onze stedenbanden graag aangaan. Ik wil wel twee punten meegeven voor de gevraagde nota.

In het collegeprogramma is vastgelegd dat de contacten met Zabalja zullen worden uitgebouwd. Wij zouden graag zien dat in de nota voorstellen zullen worden gedaan voor de wijze waarop aan die contacten verder vorm zal worden gegeven.

Het tweede punt betreft de wederkerigheid van de contacten. In het stuk van de PvdA en de ChristenUnie komt dat aspect wat minder naar voren. Wij gaan ervan uit dat Groningen niet alleen aan andere steden iets kan leren, maar dat Groningen ook heel wat kan leren van andere steden. Ook dat aspect zou in de nota aan de orde moeten komen.

De heer KOOPS (CDA): M. de v. Ook mijn fractie staat positief tegenover dit initiatiefvoorstel en ook wij hebben nog twee punten mee te geven.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.13

In het voorstel wordt gesproken over slapende stedenbanden. Daarover behoeven wij vandaag niet te spreken, maar dit punt dient wel in de beleidsnota aan de orde te komen.

Wij hebben er al eens eerder op gewezen dat het goed zou zijn bij de stedenbanden de kennisoverdracht, met name de contacten tussen hoger en universitair onderwijs, goed in het oog te houden.

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): M. de v. Ik heb de indruk dat ik als eerste enkele kritische opmerkingen zal maken. Toen wij het voorstel onder ogen kregen, kwam bij ons de vrees op dat het voorstel in de huidige formulering tot een enorme bureaucratisering zal leiden. Als wij elk jaar jaarplannen en jaarverslagen willen hebben, kost dat niet alleen veel tijd van de raad, maar ook van ambtenaren. Dat zien wij echt niet zitten.

Dat men wil vastleggen op basis van welke criteria wij stedenbanden willen aangaan en daarbij onderscheid wordt gemaakt tussen functionele stedenbanden en stedenbanden van meer ideële aard, is een benadering waarin wij ons goed kunnen vinden. Daarbij moeten wij de functionele stedenbanden niet uit het oog verliezen, op dat punt sluit ik mij aan bij mevrouw Voortman en de heer Koops. Gezien de wijze waarop de ideeën nu zijn uitgewerkt, vrezen wij dat zij tot veel nodeloze bureaucratie zullen leiden. Om die reden zullen wij het voorstel niet steunen.

De heer EVENHUIS (VVD): M. de v. Wij sluiten ons aan bij de opmerkingen van mevrouw Schlebusch. Ook wij adviseren de uitgangspunten van de beide indieners wat te relativeren, zoals het derde uitgangspunt dat over hulp gaat. Er wordt nu gesproken over San Carlos, maar wij hebben ook stedenbanden met Odense en Krakow. Ik zou een en ander iets ruimer willen bezien.

De heer LUHOFF (D66): M. de v. Ik sluit mij aan bij de fracties die zich positief over het voorstel hebben uitgesproken, met name bij de opmerkingen van GroenLinks over de wederkerigheid van stedenbanden. Wij hopen dat daaraan in de nota nadrukkelijk aandacht zal worden besteed.

De heer BOLHUIS (Stadspartij Groningen): M. de v. De Stadspartij vindt het een goed idee de stedenbanden eens grondig onder de loep te nemen. Wij kunnen de uitgangspunten, die in het voorstel zijn verwoord, steunen.

De VOORZITTER: In deze notitie zijn belangrijke bouwstenen aangeleverd. Het college was al voornemens met een notitie over de internationale betrekkingen te komen, inclusief de handelsbetrekkingen, waarin vanuit Groningen breder naar de wereld zal worden gekeken. De elementen die nu ter tafel zijn gekomen, zullen echt een plekje in de nota moeten krijgen.

Het lijkt mij goed dat de raad hierover een oordeel geeft, het college zal daarmee bij het schrijven van de nota rekening houden.

Mevrouw JONGMAN-MOLLEMA (ChristenUnie): M. de v. Wij hebben niet de bedoeling nu al een selectie te maken, daarover willen wij later de politieke discussie voeren. Er zijn hierbij meer aspecten en overwegingen aan de orde, het is onze bedoeling dat ze in kaart worden gebracht, waarvoor wij een duidelijk meetlat meegeven.

Ik wil u verzoeken de aanbevelingen van andere partijen mee te nemen in de uiteindelijke rapportage. Ook wij hebben beoogd aandacht te besteden aan de wederkerigheid, zoals blijkt uit het eerste aandachtspunt waarin wordt gesproken over duurzame samenwerking die is gebaseerd op onderlinge betrokkenheid. Het is nooit goed in één richting te kijken.

Z.h.st. wordt conform de conclusie van het voorstel besloten onder aantekening dat de fractie van Student en Stad gewacht wenst te worden tegen te hebben gestemd.

5. Ingekomen stukken.

Collegedebrieven:

1. d.d. 23 maart inzake project stadsfietsen.
2. d.d. 23 maart inzake aanvullende informatie t.b.v. raadsvergadering.
3. d.d. 28 maart inzake bewijs inkomensondersteunende regelingen.
4. d.d. inzake studentenhuysvesting.
5. d.d. 29 maart inzake bestedingsvoorstel budget monumenten 2007.
6. d.d. 29 maart inzake huysvesting wijkposten.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.14

7. d.d. 30 maart inzake voortgangsverslag en uitvoeringsnotitie Integraal Jeugdbeleid.
8. d.d. 30 maart inzake voortgangsrapportage Huisvestingsbeheer en -beleid.
9. d.d. 30 maart inzake Jeugdpeiling 2006, samenvatting van de uitkomsten en beleidsconsequenties.
10. d.d. 30 maart inzake nieuwe invulling schoolmaatschappelijk werk.
11. d.d. 30 maart inzake gratis kinderactiviteiten voor stadspashouders.
12. d.d. 3 april inzake duurzaam inkopen.
13. d.d. 4 april inzake actualisatie PDV/GDV-beleid en de toekomst.
14. d.d. 4 april inzake raadsledenbrief niet-gebruik sociale regelingen.
15. d.d. 4 april inzake rapportage 'Uit de Goot'.
16. d.d. 4 april inzake raadsvoorstel herontwikkeling Damsterdiep.
17. d.d. 4 april inzake aanstelling in algemene dienst.
18. d.d. 4 april inzake reactie Groningen: duurzame mobiliteit.
19. d.d. 4 april inzake inbraakpreventie.
20. d.d. 4 april inzake evaluatie klantenpanels politie.
21. d.d. 4 april inzake planning begroting.
22. d.d. 13 april inzake goedkeuring bestemmingsplan Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt.
23. d.d. 18 april inzake Sport in Beeld en Kennis om te Delen in Lewenborg.
24. d.d. 18 april inzake parkeerplaats P2 Europapark.
25. d.d. 18 april inzake groencompensatie Lewenborg.
26. d.d. 18 april inzake lozing ARCG.
27. d.d. 19 april inzake Jaarverslag Oud en Nieuw.
28. d.d. 19 april inzake eindrapportage Project Onderwijs/Opvang Groningen.
29. d.d. 19 april inzake nieuw tarieven- en subsidiestelsel sport.
30. d.d. 20 april inzake aanvullende informatie t.b.v. raadsvergadering april 2007.
31. d.d. 20 april inzake audit Simplon.
32. d.d. 20 april inzake stedenbouwkundig plan Achter de Reitdijk.

Overige ingekomen stukken.

- a. Brief van de heer Donleben d.d. 21 maart inzake correspondentie met de Bestuursdienst.
- b. Kopie van de brief aan de Toermalijn d.d. 21 maart inzake fietspad Zuidhorn - Den Horn - Groningen.
- c. Brief van de VNG inzake het VNG project LOGIN d.d. 23 maart: lokale gezondheidsimpuls.
- d. Mail van de gemeente Drimmelen d.d. 28 maart inzake aangenomen motie deregulering en financiën.
- e. Brief van de Stadspartij d.d. 30 maart inzake initiatiefvoorstel Herinrichting Poeleplein.
- f. Kopie van de brief van de heer Doorlag d.d. 30 maart inzake Programmaraad.
- g. Kopie van de brief van de provincie d.d. 30 maart aan het College van B&W inzake wijzigingen verordening ex art. 212 Gemeentewet.
- h. Mail van mevrouw Reinds d.d. 3 april inzake vrije recreatie.
- i. Brief van de heer Van Dijk d.d. 3 april inzake de tram.
- j. Mail van de fam. Wolbersen d.d. 3 april inzake straatnaam plan Kliefdiep.
- k. Brief van de heer Vriesema d.d. 30 maart met verzoek herziening beleid studentenhuisvesting.
- l. Mail van mevrouw Riegman d.d. 11 april inzake subsidie Stadswerkplaats.
- m. Brief van de heer Meijering d.d. 11 april inzake eenmalige vuurwerkvrije jaarwisseling en auto-loze zondagen.
- n. Circulaire van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties d.d. 5 april inzake verruiming ontheffing woonplaatsvereiste wethouders.
- o. Brief van FNV Bondgenoten d.d. 10 april inzake het opknippen aanbesteding GGD.
- p. Mail van de heer Vos d.d. 26 maart inzake stopzetten subsidie Stadswerkplaats.
- q. Mail van mevrouw Nieuwenhuis d.d. 29 maart inzake subsidie Stadswerkplaats.
- r. Brief van VNCO d.d. 13 april inzake richtlijnen welzijn circusdieren van kracht.
- s. Mail van de heer V.d. Burg d.d. 17 april inzake oproep Walk of Missing.

Mevrouw HAZEWINKEL (PvdA): M. de v. Mijn fractie stelt voor de brief onder nr. 28 af te handelen via de raadscommissie Onderwijs en Welzijn.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.15

De heer GIJSBERTSEN (GroenLinks): M. de v. Wij willen de brief onder nr. 25 behandelen in de commissie Beheer en Verkeer.

De brieven onder nrs. 1, 5, 6, 9, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 26, 30 en 32 worden voor kennisgeving aangenomen, de brief onder nr. 2 is besproken in de raadscommissie Ruimte en Wonen van 4 april en wordt voor kennisgeving aangenomen, de brief onder nr. 3 wordt geplaatst op de lijst van ingekomen stukken voor de vergadering van de raadscommissie Ruimte en Wonen van 9 mei, de brief onder nr. 4 is besproken in de raadscommissie Onderwijs en Welzijn en wordt betrokken bij agendapunt 7, de brieven onder nrs. 7 en 8 zijn voor kennisgeving aangenomen in de commissie Onderwijs en welzijn op 11 april, brief onder nr. 10 is besproken in de raadscommissie Onderwijs en Welzijn en wordt voor kennisgeving aangenomen, de brief onder nr. 16 wordt betrokken bij de behandeling van agendapunt 9, de brief onder nr. 22 wordt opgenomen op de lijst van ingekomen stukken van de vergadering van de raadscommissie Ruimte en Wonen van 9 mei, de brief onder nr. 23 wordt geagendeerd voor de vergadering van de raadscommissie Onderwijs en Welzijn van 16 mei, de brief onder nr. 27 wordt verwezen naar de vergadering van de raadscommissie Financiën en Veiligheid van 16 mei, de brief onder nr. 29 wordt betrokken bij de discussienota voor de commissie Onderwijs en Welzijn, de brief onder nr. 31 wordt met het standpunt van het college in dezen verwezen naar de commissie Onderwijs en Welzijn, de stukken onder a t/m g, i en k t/m r worden voor kennisgeving aangenomen en de stukken onder h, j, en s worden ter afdoening in handen van het college gesteld.

6. Conformstukken.

- a. Voorstel inzake onderzoek bouwplan RUG in de Hortusbuurt. (nr. 1).
- b. Voorstel inzake continuering deelneming Stichting Veiligheidszorg Groningen. (nr. 2).
- c. Voorstel inzake voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé e.o. 2007 (nr. 3).
- d. Voorstel inzake nacalculaties verkeer- en vervoerprojecten 2006. (nr. 5).

Z.b. en z.h.st. wordt achtereenvolgens conform de conclusies van deze voorstellen besloten.

- e. Voorstel inzake meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer en beleidsnota Duurzame Mobiliteit. (nr. 6).

De heer EVENHUIS (VVD): M. de v. Wij zullen alle voorstellen later op hun merites beoordelen.

De heer SETON (CDA): M. de v. Bij de discussie over de doorstroming op de Ringweg heeft de CDA-fractie al aangegeven dat zij veel verwacht van een dynamisch verkeerssysteem. Wethouder Dekker heeft in de commissie aangegeven dat zij er positief tegenover staat en dit regionaal wil oppakken. Wij wachten de voortgang af.

Z.h.st. wordt conform de conclusie van het voorstel besloten.

- f. Voorstel inzake Vechten op straat. (nr. 7).

Z.b. en z.h.st. wordt conform de conclusie van het voorstel besloten.

- g. Voorstel inzake aandelen Euroborg. (nr. 8).

Mevrouw DE BOER (VVD): M. de v. Wij vinden het niet gelukkig dat de overheid, in casu de gemeente, voor 100% aandeelhouder wordt. Het is geen primaire taak van de overheid aandeelhouder te zijn van een dergelijke voorziening, wij zien landelijk eerder een omgekeerde beweging. Wij beschouwen dit als een tijdelijke situatie en verwachten dat in de toekomst weer private deelname mogelijk zal kunnen zijn.

De heer DE JONG (ChristenUnie): M. de v. Mijn fractie is hiermee ook niet onverdeeld gelukkig, maar wij zijn deze fuik langzamerhand ingezwommen. Gezien het voorstel moeten wij dit toch maar doen, opdat wij de vinger aan de pols kunnen houden en onze huurpenningen binnen krijgen.

De heer DE HAAN (GroenLinks): M. de v. In het voorstel komt ook de toegankelijkheid van het stadion buiten de wedstrijden aan de orde. Wij hebben daarvoor in het verleden meerdere malen aandacht ge-

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.16

vraagd, omdat de gemeente jaarlijks € 273.000,- meebetaalt aan de omloop die openbare ruimte zou zijn. In de praktijk kon men er niet in komen, dat zal nu beter worden en daarover zijn wij tevreden. Wij zullen erop letten of het in de praktijk inderdaad lukt.

De heer BALDEW (PvdA): M. de v. Hoewel mijn fractie de aankoop van deze aandelen steunt, vraagt zij het college met nadruk de huidige sturing op termijn te herijken om zodoende het beleid van de NV Euroborg maximaal te kunnen sturen. Daardoor zal maximale zekerheid worden verkregen over de terugbetaling van de lening van de gemeente aan de NV. Overigens zijn wij blij met de toezegging van de wethouder dat de bestemmingsreserve op deze lening in lijn zal worden gebracht met het risicoprofiel.

Z.h.st. wordt conform de conclusie van het voorstel besloten.

- h. Verplaatst naar de discussiestukken onder punt 11.
- i. Voorstel inzake wijziging gemeenschappelijke regeling RCG. (nr. 10).

De heer DE JONG (ChristenUnie): M. de v. Wij stemmen voor het voorstel, maar gaan ervan uit dat wij binnenkort uitgebreider over de RCG en de samenwerking van de gemeenten zullen kunnen praten. De sturing vanuit de raad wordt beperkter, het lijkt mij daarom van belang dat wij met elkaar weten wat wij daar gaan doen en hoe wij het doen. Wij hebben begrepen dat wij hierover een voorstel zullen en krijgen. Daar zien wij naar uit.

Z.h.st. wordt conform de conclusie van het voorstel besloten.

De VOORZITTER: Ik schors de vergadering.

Pauze. (17.55 - 19.15 uur).

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering.

7. Voorstel inzake Bouwverordening 2007. (nr. 4).

De VOORZITTER: De heer Luhoff heeft gevraagd allereerst een opmerking te mogen maken over de procedure. Ik wil hem daartoe de gelegenheid geven, daarna kunnen wij bekijken of zijn opmerking consequenties moet hebben.

De heer LUHOFF (D66): M. de v. Er was sprake van enige commotie omdat een onderliggend stuk aan het voorstel zou zijn toegevoegd dat invloed zou kunnen hebben op de bijdragen van de verschillende fracties. Ik heb een rondgang gemaakt langs de woordvoerders, het onderliggende stuk, de beleidsregels voor het instellen van een 0-Db norm, is uitgedeeld en de vraag is of de woordvoerders daardoor moeite hebben met de behandeling van het voorstel. Mij maakt het weinig uit.

De VOORZITTER: Om praktische redenen zou ik een ordevoorstel willen doen. Heeft iemand, op grond van het feit dat dit stuk niet goed kon worden bestudeerd, er behoefte aan dit voorstel aan te houden en voor de volgende raadsvergadering te agenderen? Ik heb van de wethouder begrepen dat de stad niet ondersteboven zal vallen als dat het geval is. Uitstel is mogelijk. De vraag is of er fracties zijn die het op prijs stellen dit voorstel nu niet te behandelen.

Mevrouw KINDS (PvdA): Ik heb van collega Hazewinkel begrepen dat het stuk in de visietrommel heeft gelegen. Zij heeft het daaruit gekopieerd, de raad heeft er dus kennis van kunnen nemen. Mijn fractie ziet graag dat het voorstel nu wordt behandeld.

De VOORZITTER: De vraag was of iemand het voorstel liever niet vanavond wil behandelen.

De heer DE JONG (ChristenUnie): Dat is niet het geval, maar ik stel wel prijs op een korte schorsing om het stuk te kunnen lezen. Het lijkt mij handig als wij precies weten waarover het gaat.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.17

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): Ik heb geen behoefte aan uitstel, ook gehoord de opmerking van mevrouw Kinds, maar ik stel wel prijs op een korte schorsing.

De VOORZITTER: Ik schors de vergadering.

Schorsing. (19.16 - 19.19 uur).

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering.

De heer VOGEL (CDA): M. de v. De behandeling van de Bouwverordening 2007 in combinatie met het flankerend beleid studentenhuysvesting heeft in de raadscommissie Ruimte en Wonen en ook in de stad veel stof doen opwaaien. Vandaag gaat het alleen over een verordening die raakvlakken heeft met de discussie in de commissie over de kamerverhuurpanden, de brandveiligheid en klachten over geluidsoverlast binnen panden.

Het CDA kan zich vinden in het voorstel inzake de brandveiligheid. Als blijkt dat een nooduitgang technisch niet mogelijk is en de brandweer goedkeuring geeft aan een andere oplossing, kunnen wij daarmee leven, mits met de grootst mogelijke terughoudendheid wordt omgegaan met vrijstellingen op dit punt.

Wij zijn minder gelukkig met het voorstel in optie 3 te komen tot een generieke vrijstelling van de 0-db norm voor bestaande en nieuwe kamerverhuurpanden. Tegen de achtergrond van de discussie op 4 april en de grote overlast die bewoners van bestaande etagewoningen met houten vloeren ervaren, vinden wij de gekozen richting niet goed. Ook denken wij dat het geven van een opdracht om achteraf iets aan geluidsoverlast te doen tot extra kosten voor huurder en verhuurder kan leiden. Het pand is in dat geval al verhuurd als het alsnog moet worden aangepast. Het moet vrij eenvoudig zijn panden, waarin in pandige geluidsoverlast kan ontstaan, op voorhand te traceren en aan te wijzen als panden waar de 0-db norm van toepassing wordt verklaard. Om die reden dienen wij met andere partijen een motie in die is gericht op aanpassing van de verordening op dat punt. Wij willen graag van de wethouder weten of en op welke termijn hij de gewenste aanpassing kan realiseren. Overigens blijft geluidsoverlast die buiten de 0-db norm valt, bijvoorbeeld overlast van radio's, buitensporig geluid op straat en dronkemansgelal, een belangrijk aandachtspunt. Daartegen adequaat en streng optreden vinden wij prima, aangezien dat leidt tot verhoging van het woongenot voor iedereen in onze stad. De motie luidt:

“De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op 25 april 2007, handelend het voorstel inzake de Bouwverordening 2007;

overwegende dat:

- de raad in zijn vergadering van 20 juni 2005 in een motie heeft aangegeven de 0-db geluidsnorm te willen handhaven;
- het handhaven van deze norm voor gestapelde c.q. etagebouw met houten vloeren nu reeds noodzakelijk is;
- een kwaliteitsslag moet worden gemaakt bij de exploitatie van kamerverhuurpanden;
- de bewijslast bij de bouwvergunning ligt bij de aanvrager van de vergunning;
- een generieke ontheffing van de geluidsnorm zoals verwoord in optie 3 van het voorstel niet wenselijk is voor nieuwe aanvragen;
- bestaande kamerverhuurpanden pas aan deze norm moeten voldoen als er klachten zijn binnengekomen en geluidsmetingen zijn verricht;
- er een protocol (piepsysteem) wordt opgesteld waaraan een klager over geluidsoverlast moet voldoen, voordat tot een geluidsmeting door een eigenaar van een kamerverhuurpand dient te worden overgegaan;
- het advies van de stadsadvocaat is om een geluidsnorm in een aparte verordening te regelen;
- de gemeente de bevoegdheid heeft om boven het Bouwbesluit (gebruiks)regels te stellen met betrekking tot geluidswering in de exploitatievergunning;
- in afwachting van opname van de geluidsnorm in de gemeentelijke kamerverhuurverordening de bouwverordening wordt vastgelegd;
- het raadsbesluit met betrekking tot de bouwverordening overgenomen kan worden bij de toepassing van de gemeentelijke kamerverhuurverordening;

verzoekt het college:

- * alleen in het uiterste geval over te gaan tot vrijstelling zoals omschreven in artikel 7a.3 lid 2 van de Bouwverordening 2007 en deze alleen van toepassing te verklaren op de brandveiligheid;

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.18

- * ontheffing te verlenen zoals bedoeld in artikel 7a.3 lid 2 bij panden waarvoor al een vergunning is afgegeven, dan wel bij verlenging van de exploitatievergunning;
- * de ontheffing te laten vervallen bij aantoonbare overlast en klachten hierover te toetsen aan een nader op te stellen protocol, welke ter kennisgeving aan de raad wordt voorgelegd;
- * voor nieuwe aanvragen voor kamerverhuurpanden geen ontheffing te verlenen zoals verwoord in artikel 7a.3 lid 3, nieuwe aanvragers van vergunningen moeten kunnen aantonen dat het pand voldoende aan de 0-db norm, zoals verwoord in artikel 2.8 van bijlage 9; en gaat over tot de orde van de dag.” (motie nr. 2).

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): M. de v. Eigenlijk bespreken wij vandaag ook een deel van de studentenhuysvesting in de stad of de kamerverhuur in het algemeen. Waar het erom gaat in bepaalde gevallen met het oog op de brandveiligheid de vluchtweg te vervangen door een betere brandmeldinstallatie, kan mijn fractie zich volmondig aansluiten bij het voorstel van het college. Wij zien dit niet alleen als een kostenbesparing die misschien het aanbod van kamerverhuurpanden in de stad zal vergroten, maar ook als een maatregel die in bepaalde gevallen tot een grotere veiligheid zal leiden. Een extra vluchtweg is nog steeds geen oplossing voor mensen die bij een brand niet kunnen ontsnappen omdat zij bedwelmde raken. Wij zien deze aanpak als een vooruitgang.

De heer VOGEL (CDA): Pleit u hiermee in feite ook voor brandmeldinstallaties in alle andere panden? U lijkt er nogal van overtuigd dat dit de veiligheid ten goede komt.

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): Het is aan de huiseigenaar te bepalen of hij een dergelijke installatie een welkome aanvulling vindt. Wij hebben het nu over kamerverhuurpanden en ik kan mij goed voorstellen dat brandmeldinstallaties in dergelijke panden een meerwaarde hebben. In bepaalde gevallen zullen zij meer veiligheid bieden dan een extra vluchtweg. Ik zou de vraag willen teruggeven. Zou de heer Vogel ervoor willen pleiten in alle andere panden een extra vluchtweg te realiseren?

Er is sprake van een protocol op basis waarvan wordt bepaald of huizen op grond van een piepsysteem aan de 0-db norm moeten gaan voldoen. Kan dit protocol ter kennis van de raad worden gebracht, zodat wij weten op welke basis de ambtelijke beslissingen zullen worden genomen?

In het nieuwe stuk dat op onze tafels is gelegd, is sprake van het intrekken van exploitatievergunningen voor kamerverhuurpanden als deze niet aan de regelgeving en de gestelde eisen voldoen. Is het college van mening dat het misschien opportuun kan zijn te spreken van bestuurlijke boetes of bestuursdwang als een kamerverhuurder weigert de noodzakelijk aanpassingen aan te brengen? In het andere geval ontstaat de situatie dat wij kamerhuurders straffen voor de onwil van hun huisbaas doordat zij onnodig op straat komen te staan. Wij kunnen ons voorstellen dat een elegantere oplossing mogelijk is.

Er wordt ook gesproken over aanpassingen die eventueel in panden kunnen worden aangebracht. Ik neem aan dat het hierbij vooral om aanpassingen in etagewoningen gaat, die ertoe leiden dat panden aan de 0-db norm voldoen. Is het college bereid te kijken naar het natuurlijk verloop in zo'n pand om zoveel mogelijk overlast voor de huurders te voorkomen? Het verloop in studentenhuizen is over het algemeen vrij groot en ik kan mij voorstellen dat, als maatregelen nodig zijn, een trap direct kan worden aangepakt, maar het niet opportuun is studenten op straat te zetten opdat de kamers kunnen worden aangepast en hen daarna terug te laten verhuizen. Dat leidt tot onnodige overlast. Daarom lijkt het mij gewenst deze verbeteringen bij natuurlijk verloop kamer voor kamer door te voeren en zodoende de overlast voor de bewoners te minimaliseren.

De heer VAN DER HEIJDT (PvdA): M. de v. Wij spreken vandaag over één aspect binnen het brede spectrum van het studentenhuysvestingsbeleid, namelijk de vaststelling van de Bouwverordening 2007, wat in feite neerkomt op herinvoering van de 0-db norm. Wij zijn hiervan voorstander. Ons is gevraagd hoe wij deze herinvoering zien en op welke wijze wij deze norm zouden willen zien toegepast, omdat wij de motie van 20 juli 2005 mede hebben ingediend.

Ons is een viertal mogelijkheden voorgelegd. Ik keek vreemd op toen ik in het voorstel las dat wij, ook na consultaties van andere fracties, in meerderheid voor optie 3 zouden hebben gekozen, in het bijzonder voor het voorstel tot vrijstelling van deze norm voor bestaande en nieuwe kamerverhuurpanden. Uit de zoëven ingediende motie blijkt dat een grote meerderheid van de raad een iets genuanceerder oplossing voorstaat. Wij kiezen voor een ontheffing voor bestaande panden, ook bij verlenging van de vergunning, maar niet voor een ontheffing voor nieuwe panden.

Hierbij wil ik enkele kanttekeningen maken. De norm zal geen invloed hebben op overlast van te luid afgestelde geluidsinstallaties of grote feesten tot in de vroege ochtend. In de commissie heeft de wethou-

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.19

der aangegeven dat bij dit soort overlast het flankerende beleid scherper moet worden toegepast. De handhaving speelt hierbij een belangrijke rol, wij zijn ervan overtuigd dat het college deze taak serieus op zich zal nemen. Als iemand zes studenten boven zich heeft wonen - ik noem een voorbeeld - en het lopen van deze mensen over hun eigen vloer al een bron van irritatie is, is de norm een handig middel voor het tegengaan van die overlast. In het verlengde daarvan zal de woonkwaliteit als geheel toenemen. Uiteindelijk streven de raad en het college dat na.

Bij het hanteren van de 0-db norm moeten wij voorkomen dat kamerbewoners uit hun huizen worden gejaagd. Dat is zeker niet de bedoeling. Wij verwachten van het college in het kennelijk reeds geschreven protocol een duidelijke visie op de omgang met de bewoners als aanpassingen in hun huizen worden aangebracht. Ik heb niet voldoende tijd gehad om het stuk goed te bestuderen, misschien kan de wethouder aangeven hoe het precies zit.

Wij zullen instemmen met het voorstel, met inachtneming van mijn opmerking over de 0-db norm en de herinvoering ervan. In de motie kunt u onze visie daarop terugvinden.

Mevrouw VOORTMAN (GroenLinks): M. de v. Het voorstel gaat over de vrijstellingsbepaling voor de tweede vluchtweg en de vrijstellingsbepaling voor de 0-db norm.

Wij kunnen instemmen met de vrijstelling in verband met de brandveiligheid, maar het moet duidelijk zijn dat dit een uitzondering is. Brandveiligheid gaat voor versoepeling van regels, daarom mag vrijstelling van het voorschrift dat er een tweede vluchtweg moet zijn alleen in het uiterste geval plaatsvinden. Ons bereiken geluiden waaruit blijkt, dat het van de zijde van de gemeente tegenover toekomstige verhuurders nu al wordt voorgesteld alsof bepaalde maatregelen niet nodig zouden zijn. Dat lijkt ons geen juiste stellingname, een vrijstelling kan in uiterste gevallen worden verleend.

Bij de 0-db norm stelt het college een piepsysteem voor aan de hand waarvan de norm kan worden opgelegd. Het lijkt ons logischer dat bij nieuwe kamerverhuurpanden vooraf wordt nagegaan of zij aan de norm voldoen. Als dat niet het geval is, moet de eigenaar het pand zodanig aanpassen dat wel aan de norm wordt voldaan. Het is meer werk, maar het lijkt ons beter dan wachten op klachten, want als dat gebeurt moet een pand worden aangepast als het in gebruik is. De eigenaar moet in dat geval twee keer verbouwen en de bewoners moeten het pand tussentijds ontruimen. Dat is niet in het belang van omwonenden, die eerst moeten klagen, en ook niet in het belang van de eigenaar en de huurders. Voor bestaande panden lijkt een piepsysteem ons voldoende. Deze beide punten zijn opgenomen in de motie die mede namens ons is ingediend.

De heer EIKENAAR (SP): M. de v. In juli 2005 is een motie aangenomen waarin werd gevraagd de 0-db norm opnieuw op te nemen voor studentenpanden. Deze motie was mede door mijn fractie ondertekend en zij wordt nu uitgevoerd. Mede na overleg met de indieners van de motie is voorgesteld een piepsysteem in te voeren. De 0-db norm wordt ingevoerd, maar met een ontheffing voor iedereen waarbij wordt gehandhaafd als er klachten zijn. Dat lijkt mijn fractie de best werkbare optie voor bestaande studentenpanden, mensen moeten immers worden beschermd tegen overlast en dat moet effectief gebeuren. Dat is het geval als wij inzetten op de panden waarin onvoldoende geluidsisolatie tot problemen leidt. Op die manier gebruiken wij de ambtelijke capaciteit waar dat nodig is, dus op plaatsen waar problemen zijn. Te denken valt bijvoorbeeld aan de Parkweg, waar mensen naast de overlast van studenten ook overlast ondervinden als gevolg van gehorige huizen. In de Schilderswijk ligt het anders, bewoners daar hebben vooral klachten over het aantal studenten en niet zozeer over geluidsoverlast via muren en vloeren.

Het zal iedereen duidelijk moeten zijn dat bij overlast daadwerkelijk zal worden gehandhaafd, de verordening mag geen papieren tijger worden. De handhavers dienen zich dan ook strak aan de beleidsregels te houden.

De vraag is of de generieke ontheffing ook moet gelden voor nieuwe panden, ook GroenLinks stelde hierover een vraag. Het lijkt ons niet handig mensen eerst te laten weten dat men zich niet aan de 0-db norm behoeft te houden en later, als er klachten zijn, alsnog in te grijpen. Dat is lastig voor de studenten die eventueel hun huis moeten verlaten tijdens het aanbrengen van de aanpassingen, wij steunen dan ook de eerder ingediende motie. Voor nieuwe panden dient de norm direct van kracht te zijn.

Mevrouw VAN MAMEREN (VVD): M. de v. Op het punt van de brandveiligheid sluit ik mij aan bij de opmerkingen van mijn voorgangers.

De zoëven ingediende motie dient het belang van zowel de omwonenden als de studenten. Op dit moment kunnen mensen in hun huis de poezen op de verdieping boven hen horen lopen, dat is geen reële situatie als men meerdere studenten in een pand laat wonen. Als men een poes op de bovengelegen verdieping kan horen lopen, kan ik mij de geluidsoverlast van vijf studenten op die verdieping goed voorstel-

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.20

len. Wij moeten goed bekijken wat wij met de 0-db norm gaan doen, daarom hebben wij de motie mede ondertekend. Grote geluidsoverlast is noch in het belang van de omwonenden noch in het belang van de studenten. Wij willen contacten niet op de spits drijven, als isoleren een oplossing biedt moeten wij dat zeker nastreven. Wij willen zeker geen studenten uit hun huizen jagen als achteraf alsnog moet worden geïsoleerd, terwijl het ook vooraf had kunnen worden gedaan. Als men toch bezig is met een verbouwing in verband met eisen op het gebied van brandveiligheid, is niets gemakkelijker dan meteen geluidsisolatie aanbrengen.

Wij zijn zeer benieuwd naar het protocol. Wij vragen ons af of het een objectieve meetlat wordt, want de aanpak moet er niet toe leiden dat alle stadjes willekeurig gaan klagen om te bereiken dat de bovenbuur moet isoleren en wellicht zelfs zijn vergunning kwijt raakt. Wij hebben ons laten vertellen dat isoleren tot € 30.000,- per pand kan kosten. Wij zien dat als een goede drempel, panden die niet geschikt zijn voor studentenhuisvesting kunnen maar beter geen studentenpanden worden, maar ook mag deze drempel er niet toe leiden dat de markt volledig op slot gaat. Wij zijn heel benieuwd naar de gevolgen van deze motie en hopen dat zij zullen meevallen. Toch blijven wij van oordeel dat men beter preventief kan isoleren dan achteraf maatregelen nemen.

Eén bepaling in de beleidsregels is voor ons onacceptabel, namelijk het intrekken van vergunningen. Huurders genieten bescherming, men kan hen niet zomaar uit hun woning zetten. Op het moment waarop wij de vergunning van een verhuurder intrekken, komen in principe de huurders, veelal studenten, op straat te staan. Daarmee zadelen wij allerlei mensen met een probleem op en dat achten wij niet wenselijk. Ik zou hiervoor graag een andere oplossing zien, bijvoorbeeld het opleggen van boetes.

De heer DE JONG (ChristenUnie): Ik ben hiernaar ook benieuwd. In het stuk staat dat het gaat om extreem gedrag van de bewoners zelf, dus niet van de verhuurder, hoewel hij erop moet toezien dat de huurders zich normaal gedragen. Hoe wilt u dat corrigeren als het nodig is? Wilt u alleen een boete opleggen als iemand te hard roept of zijn apparatuur te luid afstelt?

Mevrouw VAN MAMEREN (VVD): Wij hebben hiervan al voorbeelden gezien. Als er vaker geluidsoverlast is van te hard afgestelde geluidsinstallaties, kan de installatie worden ingenomen. Dat lijkt mij een reële aanpak en ik verwacht dat er in die sfeer meer oplossingen zijn te vinden, waardoor de studenten worden getroffen die zelf de overlast veroorzaken. Het kan niet de bedoeling zijn dat de verhuurder de dupe wordt van het gedrag van de studenten, maar het kan evenmin de bedoeling zijn dat de studenten op straat komen te staan als de verhuurder weigert isolatie aan te brengen.

Mevrouw VOORTMAN (GroenLinks): Het gaat om verschillende stappen. De eerste stap kan een waarschuwing zijn en de tweede het innemen van geluidsapparatuur. Intrekken van een vergunning wordt als uiterste maatregel voorgesteld. In zo'n geval gaat het niet om geringe overlast, maar om extreem gedrag. Zou u dat willen tolereren?

Mevrouw VAN MAMEREN (VVD): Ik ben het met u eens, maar het intrekken van een vergunning moet een alleruiterste redmiddel zijn. Bij fase 3 wordt gesproken over een waarschuwing, dreigen met het intrekken van de vergunning of de ontheffing kan daaronder worden begrepen.

De heer LUHOFF (D66): M. de v. Het is heel apart de VVD te horen opmerken dat zij benieuwd is naar de gevolgen van de mede door haar ingediende motie. Overigens zijn ook wij er benieuwd naar.

Wij hebben in 2005 de motie, waarin werd gevraagd de 0-db norm in te voeren, niet gesteund. Wij deden dat niet omdat de ervaring in het verleden had uitgewezen dat deze norm een papieren tijger was en omdat zij de huisvestingsmarkt voor studenten onder druk zou kunnen zetten. Het voorstel van het college inzake toepassing van de norm door middel van een piepsysteem kunnen wij wel steunen, omdat door het piepsysteem de goeden niet worden gestraft en alleen de bewoners die overlast veroorzaken gestraft kunnen worden. Hiermee krijgt de gemeente een extra handhavingsmiddel in handen, dat wij op dit moment missen in ons studentenhuisvestingsbeleid.

De heer DE JONG (ChristenUnie): Volgens mij slaat u de plank mis. Wij willen met deze norm niet het wangedrag aanpakken, maar de rechtsgelijkheid bevorderen. Het antwoord op de vraag of wij moeten handhaven, is niet afhankelijk van de vraag hoe mensen zich gedragen. Het gaat om de vraag of het huis aan de normen voldoet.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.21

De heer LUHOFF (D66): De norm is uit de Bouwverordening gehaald, het gaat om een gebruiksregel. Men kan op twee manieren aan de 0-db norm voldoen, namelijk door heel stil te zijn of door de woning goed te isoleren. Wat ons betreft maakt het niet veel uit hoe de student of de eigenaar van het pand het doet, als maar geen overlast ontstaat. Het piepsysteem geeft een extra handhavingsmiddel voor situaties waarin een van beide de norm niet haalt.

Mevrouw VOORTMAN (GroenLinks): Stil zijn is niet haalbaar als, zoals mevrouw Van Mameren opmerkte, de bewoners van de onderliggende etage het al kunnen horen als er een poes loopt. De bewoner kan zijn best doen stil te zijn, maar stiller dan stil kan niet.

De heer LUHOFF (D66): Dat klopt, maar dat maakt in dit geval niet uit omdat er vanzelf klachten komen. Als al hinder ontstaat als een poes over de vloer loopt, is een aanpassing al snel noodzakelijk. In elk geval hebben wij met deze norm een handhavingsmiddel in handen. De gemeente toont hiermee aan dat zij klachten serieus neemt, uit de gebruikersregels blijkt dat direct actie wordt ondernomen. Daarmee laten wij de klagers zien dat wij hun klachten serieus nemen en maken wij studenten duidelijk dat klachten een serieus onderwerp zijn, waaraan iets moet worden gedaan.

De heer VOGEL (CDA): Wat u zegt lijkt heel logisch, maar wij beogen een preventieve werking. U wilt dat niet, u wilt eerst klachten laten ontstaan en dan pas optreden. Wij kiezen voor de omgekeerde volgorde. Vindt u dat geen betere weg?

De heer LUHOFF (D66): Wij proberen ook het gedrag van studenten die overlast veroorzaken te veranderen. Wij hebben het ook al over andere vormen van overlast gehad, als een raam open staat en de geluidsinstallatie te hard staat, kunnen wij er weinig aan doen. Wij proberen nu gebouwen aan te passen terwijl wij de studenten vrolijk overlast laten veroorzaken. Dit is een middel om overlast tegen te gaan, maar natuurlijk moet er een relatie zijn met de bouwtechnische staat van een pand. Wij hebben gezien dat er een marge is voor wat betreft geluidshinder, wat niet wegneemt dat wij een handhavingsmiddel nodig hebben om te kunnen dreigen en zo nodig te handhaven.

In de motie wordt voorgesteld de generieke ontheffing niet te laten gelden voor panden die nieuw op de markt komen. Daarmee zijn wij het niet eens, vooral niet omdat het aanpassen van panden nogal wat kosten voor de eigenaren met zich meebrengt. Wij veronderstellen dat dit ertoe kan leiden dat de kamermarkt onder druk komt te staan, dat was de reden waarom wij in 2005 de motie niet hebben gesteund. Wij zullen de nu ingediende motie ook niet steunen, maar zullen wel voor het voorstel van het college stemmen.

De heer DE JONG (ChristenUnie): M. de v. Wij zijn blij dat wij dit onderwerp nu bespreken, want de discussie hierover loopt al een aantal jaren. In 2005 is een motie hierover aangenomen, er hebben gesprekken over plaatsgevonden en mijn fractie heeft via de ambtelijke weg aangegeven dat zij met een piepsysteem zou kunnen leven. Wij zijn echter teruggefloten door burgers die ons hebben gevraagd of wij wel weten wat wij daarmee zeggen. Wij hebben naar hen geluisterd en zijn ervan overtuigd geraakt dat het niet goed zou zijn met alleen een piepsysteem te werken.

Geluidsoverlast is een van de ernstigste vormen van overlast die een bewoner van een woning kan overkomen. Wij constateren, zeker gezien de toenemende aantallen studenten in wijken zoals de Schildersbuurt, de Parkweg en omgeving, de Zeeheldenbuurt en de Korrewegbuurt, dat veel woningen op dit moment minder geschikt zijn voor bewoning door studenten. Tot nu toe zijn er, aldus het college, niet bijzonder veel klachten over binnengekomen, ik meen dat het Meldpunt Klachten melding maakte van 61 klachten over studenten, maar wij hebben ook begrepen dat heel wat mensen zijn opgehouden met klagen omdat zij, als zij bij de gemeente aankloppen, te horen krijgen dat de gemeente er niets aan kan doen omdat er geen regels voor zijn. Toch heeft de raad twee jaar geleden al gevraagd de 0-db norm weer te handhaven. Blijkbaar was de regel er wel, maar was de uitvoering lastig.

Daarom is het goed nu vast te stellen dat nieuwe panden aan de 0-db norm moeten voldoen, daarbij gaat het met name om bovenwoningen en vooral om bovenwoningen met dubbele vloeren. D66 constateerde dat de VVD de vraag stelde welke consequenties dit heeft. Ik weet in elk geval dat, als aan de norm wordt voldaan, mensen die onder studentenwoningen wonen in hun woning de rust kunnen vinden waarop zij volgens onze regels recht hebben. Dat lijkt mij al voldoende reden voor het handhaven van de norm. Natuurlijk zullen wij moeten bekijken of hierdoor bepaalde panden nog wel geschikt zijn voor studentenhuysvesting, omdat verbetering veel kost, maar dat is een keuze. Als hierdoor tekorten ontstaan, zullen wij moeten proberen in andere segmenten oplossingen te zoeken. Wij zijn bezig met aparte studentenpanden waarin grote aantallen studenten kunnen worden gehuisvest.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.22

Ook wij zijn benieuwd wanneer het college de beleidsregels kan uitvoeren. De beleidsregels zien er heel aardig uit, wij zijn ook voorstanders van de mogelijkheid vergunningen in te trekken, maar dat wel als ultiem middel in gevallen waarin het gaat om mensen die zich constant blijven misdragen en zich niet aan de regels willen houden. In dergelijke gevallen kan intrekken van de vergunning de uiteindelijke consequentie zijn. Wat ons betreft moet hiermee zo snel mogelijk worden begonnen, 1 augustus lijkt ons een aardige datum, maar misschien moeten wij kiezen voor 1 juli omdat dan veel mensen hard bezig zijn kamers te zoeken. Laten wij ervoor zorgen dat mensen die onder studentenwoningen wonen een stil en rustig leven kunnen leiden.

Mevrouw VAN MAMEREN (VVD): U bent er voorstander van dat als laatste redmiddel de vergunning kan worden ingetrokken. Hoe ziet u dat voor zich? Als de vergunning wordt ingetrokken, zit de verhuurder met een probleem, want hij kan de huurders, de studenten, niet zomaar uitzetten, tenzij zij de overlast veroorzaken, maar hij mag zonder vergunning niet verhuren.

De heer DE JONG (ChristenUnie): Uit de beleidsregels blijkt dat aan het intrekken van een vergunning veel stappen voorafgaan. Ik kan mij niet voorstellen dat alleen de studenten op de hoogte worden gesteld van de voornemens. Als een waarschuwing wordt gegeven, zal die waarschuwing ook de eigenaar van het pand bereiken. Aanschrijvingen worden gericht aan de eigenaar en ook bestuursdwang is op de eigenaar gericht. Als na aanwending van al deze middelen de eigenaar weigert maatregelen te nemen, zullen wij uiteindelijk de vergunning moeten intrekken.

De heer BOLHUIS (Stadspartij Groningen): M. de v. In de commissie hebben wij al aangegeven dat het voor de Stadspartij niet uitmaakt wie overlast veroorzaakt. Er is maar één remedie, namelijk handhaven, waarbij de signalen over overlast zeer serieus moeten worden genomen. Voor ons maakt het niet uit of het om een studentenhuus gaat of een huis dat wordt bewoond door werkende jongeren. Verder is alles eigenlijk alles al gezegd, wij sluiten ons aan bij de opmerkingen van de heer De Jong.

De heer DE VRIES (PvdA): M. de v. Het lijkt mij goed even terug te gaan naar een nuttige discussie, die wij enkele weken geleden hebben gevoerd. De raad heeft nog het een en ander van ons tegoed, waarbij het gaat om het even 'parkeren' van een aantal straten. Daarmee zullen wij in de loop van mei komen. De discussie over dit onderwerp loopt al langer. Het college wilde met de raad spreken over de bestelling die op tafel lag vanuit de gedachte, dat zij om verschillende redenen tot merkwaardige consequenties kan leiden. Wij hebben een en ander geschetst, waaruit voorkeur voor een bepaalde optie volgde. Destijds hadden wij het idee iets dergelijks voor te stellen en uit te werken, nu ligt als het ware een optie 3b ter tafel die een uitwerking en bijstelling is van optie 3. Daarmee zijn wij in elk geval met elkaar een stapje verder gekomen.

Mevrouw Voortman vroeg voor wat betreft de vrijstelling in verband met de brandveiligheid nogal streng of een vrijstelling alleen in uiterste noodzaak zal worden verleend. Die vraag kan ik bevestigend beantwoorden, wij zullen er zeer zorgvuldig mee omgaan. Daarover zijn wij het eens, wij zullen bij verlening van de vrijstelling zeer zorgvuldig te werk gaan en het alleen op advies van de brandweer doen.

Wij zijn het er met elkaar over eens dat studenten in de stad een plek behoeven en ook over het feit, dat wij goed moeten bekijken waar daarvoor ruimte kan worden geboden, dus in welke straten en panden. Wij stellen vast dat wij met de 0-db norm iets in handen hebben, waarmee wij iets kunnen doen. Ik ga nu voorbij aan de wijze waarop dat technisch zal moeten worden geregeld, aan de vraag of dat eerst niet en later wel in de verordening zal moeten worden opgenomen. Daarbij gaat de discussie over de vraag of wij hierbij moeten werken met een piepsysteem en zo ja, voor welke panden dat moet worden toegepast. De heer Luhoffs zit daarbij volstrekt op het spoor van ons voorstel. Wij zijn ervan uitgegaan dat wij, waar geen problemen zijn, geen probleem moeten maken, maar wel iets moeten doen als er problemen zijn. Ik hoor nu van verschillende fracties iets anders, zij stellen de vraag of wij bij nieuwe aanvragen een toetsing aan deze norm kunnen doorvoeren. Dat leidt tot de vraag in hoeverre wij in dat geval bij het beschikbaar komen van kamerverhuurpanden de doelstelling zullen kunnen halen, maar dat is misschien niet het belangrijkste punt. Belangrijker is dat dit zal leiden tot een merkwaardige discrepantie of een ongelijkheid tussen bestaande en nieuwe kamerverhuurpanden. Dit is een politieke keuze, maar hierbij rijst wel de juridische vraag in hoeverre wij dat in de regelgeving en bij de toepassing van onze bevoegdheden staande zullen kunnen houden. Ik wil hierbij even ingaan op de vraag of de motie, als zij wordt aangenomen, inderdaad uitvoerbaar is. Wij betwijfelen of zij helemaal houdbaar is, dat dient te worden uitgezocht.

Een tweede punt hierbij is een definitiekwestie.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.23

De **VOORZITTER**: De vraag is wat dit betekent voor de motie. U zegt dat het college, als de motie wordt aangenomen, ruimte nodig heeft om na te gaan of het de motie kan uitvoeren.

De heer **DE VRIES** (PvdA): In de motie wordt gevraagd een regel in te voeren die tot het genoemde onderscheid zal leiden, waarbij huidige kamerverhuurpanden niet zullen worden getoetst. De vraag is wat dat betekent bij verlenging van de vergunningen. Voor nieuwe verhuurpanden geldt de toets wel. Wij hebben de neiging te veronderstellen dat dit onderscheid op juridische problemen kan stuiten. Ik zou daarnaar willen kijken en wij zullen ook ruimte moeten maken voor de invoering. Wij zullen dit nagaan, als blijkt dat het niet kan zullen wij er bij de raad op terugkomen.

Voorts moeten wij de technische vraag beantwoorden wat een nieuw kamerverhuurpand is. Ik stel voor daarvoor als definitie te hanteren 'een pand waarvoor nog niet eerder een kamerverhuurvergunning is afgegeven'. Ook dat zullen wij in de tijd moeten markeren. Gaan wij daarbij uit van een termijn van vijf, tien of twaalf jaar terug?

Ik begrijp wat de raad wil. Wij zullen ons flankerend beleid in de buurten voortzetten en in mei zullen wij over het andere vraagstuk praten.

De heer **VOGEL** (CDA): M. de v. Wij zijn blij met het antwoord van de wethouder en kunnen ermee leven dat op enkele punten nog een toets zal moeten plaatsvinden. Wij moeten proberen ellende achteraf te voorkomen als blijkt dat regels niet uitvoerbaar zijn. Wij zijn ook blij dat voor een piepsysteem wordt gekozen. Het is goed dat wij zullen worden ingelicht als blijkt dat het voorgestelde systeem niet kan, want dan zullen wij een nieuwe afweging moeten maken.

De wethouder heeft geen antwoord gegeven op de vraag wanneer naar zijn verwachting de nieuwe regeling kan ingaan. De heer De Jong heeft, als goede onderwijskracht, het einde van de schoolvakanties genoemd en u zult begrijpen dat mij dat aanspreekt. Wij zouden graag een termijn van de wethouder willen horen.

De heer **DE JONG** (ChristenUnie): M. de v. We zouden ons kunnen afvragen wat een en ander betekent, men zou kunnen veronderstellen dat hantering van een 0-db norm betekent dat er niets meer te horen zal zijn. Deze norm is echter afgeleid van een andere en kan betekenen dat toch van heel wat lawaai sprake is. Als men niet aan de norm voldoet, is sprake van veel lawaai, maar wij vinden het in elk geval van belang hiermee aan de gang te gaan. Als de regel juridisch onhoudbaar is, moeten wij het niet doen, maar daarbij komt wel de vraag op hoe vaak het niet gebeurt dat wij nieuwe regels vaststellen die voor nieuwe gevallen gelden. Ik hoop in ieder geval dat het kan. Anders zullen wij weer iets nieuws moeten bedenken, want het is duidelijk dat er iets moet gebeuren. Er zijn te veel mensen die dagelijks hebben te maken met geluidsoverlast omdat woningen niet voldoen aan de eisen.

Ik las vandaag een stuk dat ons is toegezonden door een bewoner van de Korrewegbuurt, die erop wijst dat de woningen indertijd zijn gebouwd voor gezinnen, waarbij er naar is gestreefd slaap- en woonkamers zo gunstig mogelijk ten opzichte van elkaar te positioneren. Ook in 1935 was al duidelijk dat van veel lawaai-overdracht tussen de verschillende woningen sprake zou kunnen zijn. Alle ruimten worden nu echter benut voor dagelijks gebruik, mensen wonen en slapen daar en in feite zijn de woningen daarop niet berekend. Mensen die onder de kamergewijs verhuurde woningen wonen, hebben er recht op dat daaraan iets wordt gedaan, zodat zij plezierig kunnen blijven wonen.

De heer **VAN LEEUWEN** (Student en Stad): M. de v. De wethouder is aan twee vragen voorbijgegaan. De eerste is of het college bereid is rekening te houden met het natuurlijk verloop als aanpassingen noodzakelijk zijn, zodat kamers zullen kunnen worden aangepakt op het moment waarop zij vrij komen. De wethouder schudt het hoofd. Derhalve is mijn vraag in ieder geval van een ruime termijn uit te gaan, zodat studenten ruim de gelegenheid zullen hebben een oplossing te vinden voor het probleem, dat zij hun kamer enige tijd niet zullen kunnen gebruiken en die kamer moeten ontruimen.

De heer **DE VRIES** (PvdA): U doelt op een situatie waarin sprake is van een kamerverhuurpand met een vergunning. In de beleidsregels hebben wij de route daarvoor uitgezet, duidelijk moet zijn dat die route niet vrijblijvend is en consequenties kan hebben voor de studenten die het betreffende pand bewonen.

De heer **VAN LEEUWEN** (Student en Stad): Ik ben er niet gelukkig mee dat huurders, die zonder kennis van de regel die nu wordt ingevoerd in zo'n pand een kamer bewonen, daarvan de dupe worden. Ik heb ook gevraagd of het protocol ter kennisgeving aan de raad kan worden toegezonden.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.24

In eerste termijn is ook gesproken over de brandveiligheid. De wethouder heeft in antwoord daarop gezegd dat een brandmeldingsinstallatie als vervanging van de tweede vluchtweg alleen in uiterste gevallen zal worden toegestaan. Is het college bereid daarbij af te gaan op het advies van de brandweer en niet alleen uit te gaan van situaties waarin een tweede vluchtweg niet mogelijk is? Ik kan mij voorstellen - ik heb dat al eerder gehoord - dat een brandmeldingsinstallatie in plaats van een tweede vluchtweg in veel gevallen veiliger is. Bij het beoordelen daarvan kunnen pragmatische afwegingen worden gemaakt, waarbij wordt bekeken waarmee huurders, verhuurders en omwonenden het meeste zijn gebaat.

Ik wil nogmaals bezwaar maken tegen het voornemen bij extreem gedrag vergunningen in te trekken. Het is denkbaar dat een huurder extreem gedrag vertoont en daardoor structureel overlast veroorzaakt voor omwonenden en huisgenoten, maar door het intrekken van de exploitatievergunning voor het hele pand worden ook de overige huurders gestraft, terwijl zij niets te maken hebben met het ontstaan van de problematiek.

De heer VOGEL (CDA): U herhaalt wat u in eerste termijn hebt gezegd. Vindt u het wel een goed idee de veroorzaker van de overlast uit het pand te verwijderen? Dat lijkt mij in dergelijke gevallen wel een adequate oplossing.

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): Als dat juridisch haalbaar is, sluit ik deze optie niet uit. Er dient een lik op stuk-beleid te worden gevoerd, waarbij de veroorzaker van de overlast wordt aangepakt, maar mensen die er niets mee te maken hebben worden ontzien. Dat gebeurt niet als de exploitatievergunning voor een heel pand wordt ingetrokken. Steeds weer wordt aangevoerd dat studenten die wonen in kamerverhuurpanden geen samenhangende huishoudens voeren, waardoor extra maatregelen op het gebied van brandveiligheid en andere maatregelen nodig zijn. Als dat het geval is, moeten wij dat gegeven consistent hanteren, ook op dit gebied. Wij moeten geen onschuldige mensen straffen voor misdaden van iemand anders die toevallig in hetzelfde huis woont.

De heer VAN DER HEIJDT (PvdA): M. de v. Wij danken de wethouder voor zijn antwoorden, die op zich helder zijn en zien de juridische toets met vertrouwen tegemoet. Ik ben geen jurist, maar als wij de ene bouwverordening door een andere vervangen, kunnen wij nieuwe eisen stellen. Ik zie niet in waarom aan de verordening niet een regel kan worden toegevoegd, die bepaalt dat nieuwe kamerverhuurpanden aan de 0-db norm moeten voldoen.

De heer DE VRIES (PvdA): M. de v. Ik wil de vraag of een en ander juridisch is te regelen even in het midden laten. Er is wel een probleem, omdat een onderscheid wordt gemaakt. De verordening geldt voor kamerverhuurpanden en wij laten haar gelden voor nieuwe aanvragen. Dat is een merkwaardige toepassing, in het ene geval geldt de verordening, in het andere niet. Dat is een probleem waarvoor een nadere verkenning noodzakelijk is. Bovendien roept dit de vraag op wat wij moeten doen bij verlenging van een vergunning, ook deze vraag dienen wij goed in beeld te brengen. Ik zal dat doen en ik stel mij voor dat te doen voor 1 september zodat het systeem dan zal kunnen ingaan, dit ook gelet op het overleg met de RUG en de Hanzehogeschool over de opvang van nieuwe studenten.

Ik ben in eerste termijn vergeten in te gaan op één van de consequenties van de nieuwe aanpak. De aanpak leidt wellicht tot een verschil tussen de situatie waarin ouders voor hun kind een pand huren en daarvoor een vergunning vragen en de commerciële partijen. Het zou misschien goed zijn te beseffen dat wij de eerste categorie, waarvan wij mogen verwachten dat zij minder problematisch is, harder treffen met investeringseisen dan de commerciële sector, die investeringen waarschijnlijk gemakkelijker kan betalen. Als de raad dat beseft, is dat een notie van waaruit wij deze operatie kunnen aangaan.

De heer VAN DER HEIJDT (PvdA): Als ouders voor hun kind of kinderen een huis kopen, is dat huis geen kamerverhuurpand.

De heer DE VRIES (PvdA): Dat is juist, dat is een categorie die buiten deze regel valt, maar als deze mensen toch een vergunning aanvragen, zullen zij minder gemakkelijk bereid zijn te investeren.

Mevrouw VAN MAMEREN (VVD): Ik ben het met u eens dat wij deze groep niet willen pakken, maar het gaat erom dat sommige panden eenvoudig ongeschikt zijn voor studentenhuysvesting. Het kan niet bezwaarlijk zijn als voor die panden een drempel wordt opgeworpen. Laat ouders maar zoeken naar panden die wel geschikt zijn. Uiteindelijk is iedereen gebaat bij goede woonruimte voor studenten.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.25

De heer DE VRIES (PvdA): Dat heb ik al begrepen, wij zullen ook in die zin te werk gaan, maar ik heb wel op deze consequenties willen wijzen. Wij zullen de in de motie voorgestelde aanpak laten toetsen. Alleen als sprake blijkt te zijn van duidelijke juridische bezwaren, die niemand wil, zal ik bij de raad terugkomen.

De heer Van Leeuwen heeft gevraagd naar het protocol. Ik neem aan dat hij de beleidsregels bedoelt.

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): Ik wil zicht hebben op de huizen en situaties waarvan sprake zal zijn bij de hantering van het piepsysteem, opdat niet lukraak de 0-db norm zal worden toegepast, ook in situaties waarin dat niet nodig is.

De heer DE VRIES (PvdA): Het is vrij simpel. Als wij de 0-db norm toepassen, bij bestaande kamerverhuurpanden door middel van een piepsysteem en in andere gevallen bij de aanvraag van vergunningen, is het niet nodig te praten over de vraag wanneer de norm wordt toegepast, omdat dan simpelweg toepassing van de norm plaatsvindt. Ik begrijp de vraag niet goed.

De heer DE JONG (ChristenUnie): Mag ik proberen een verheldering te geven? Volgens mij geldt de norm voor alle kamerverhuurpanden, in veel gevallen is uit de bouwtekeningen al af te leiden of een pand aan de norm voldoet. In zulke gevallen hoeft geen toets plaats te vinden. Dat kan iemand bij RO/EZ vrij eenvoudig constateren. Als uit de tekeningen blijkt dat mag worden verwacht dat een pand niet aan de eisen voldoet, dient een toets plaats te vinden door een extern bureau om na te gaan of het pand aan de norm voldoet.

De heer DE VRIES (PvdA): Voor kamerverhuurpanden wordt de vergunning door de exploitant aangevraagd voor het pand en niet voor elk individuele woning afzonderlijk.

Bij de beoordeling van de brandveiligheid weegt de mening van de brandweer mee, zij het dat zij niet exclusief doortelt bij de toepassing van de brandveiligheidseisen.

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): Ik verzoek u de vergadering even te schorsen.

De VOORZITTER: Ik schors de vergadering.

Schorsing.(20.07 - 20.10 uur).

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering.

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): Ik heb niet om schorsing gevraagd omdat Student en Stad van mening zou zijn dat bij overlast geen lik op stuk-beleid moet worden gevoerd. Veroorzakers van overlast moeten worden aangepakt, maar wij willen niet dat mensen die geen overlast veroorzaken, worden getroffen door maatregelen zoals het intrekken van exploitatievergunningen. Daarom dien ik een motie in met het verzoek te zoeken naar een weg om individuen die overlast veroorzaken aan te pakken met een lik op stuk-beleid voordat wordt overgegaan tot intrekken van exploitatievergunningen, waardoor ook mensen worden getroffen die geen overlast veroorzaken. De motie luidt:

“De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op 25 april 2007, handelend het voorstel inzake de Bouwverordening;
overwegende dat het ongewenst is om een groep bewoners te straffen voor extreem gedrag van een individu;
verzoekt het college de mogelijkheid te onderzoeken om alvorens een exploitatievergunning in te trekken als uiterste stap, een lik op stuk beleid te voeren tegenover individuele bewoners van kamerverhuurpanden;
en gaat over tot de orde van de dag.” (motie nr. 3).

De heer DE VRIES (PvdA): Voor de schorsing was er enige onduidelijkheid over de betrokkenheid van de brandweer bij de uitzonderingssituaties. Die betrokkenheid is er altijd.

De verdere behandeling van het voorstel wordt aangehouden tot een later tijdstip in de vergadering.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.26

8. Collegiebrief d.d. 2 maart 2007 inzake evaluatie Centrum voor Particuliere Bouw/werkwijze van KUUB.

De heer PRINS (PvdA): M. de v. KUUB maakt het mogelijk dat groepen bewoners in de stad de eigen woningen tekenen zonder tussenkomst van professionele commerciële ontwikkelaars. Dat heet projectmatig particulier opdrachtgeverschap en biedt allerlei voordelen, namelijk de bouw van woningen die echt gewenst zijn en bevordering van saamhorigheid en buurtgebondenheid. Bovendien vervult deze aanpak een voorbeeldfunctie voor de bouwwereld in de stad Groningen.

Er ligt nu een positieve evaluatie van KUUB voor, wie de stad kent en geïnteresseerd is in architectuur weet dat dit terecht is. Er zijn mooie en interessante resultaten te zien, maar KUUB is afhankelijk van gemeentelijke locaties en daarin schuilt een probleem. Deze locaties zijn vaak te klein, te gering in aantal en soms moeilijk te ontwikkelen. Bovendien kleeft aan KUUB om onverklaarbare redenen het beeld dat het een elitaire aangelegenheid is, zo'n stelling bewijst zichzelf heel gemakkelijk als de gemeentelijke grondprijzen te hoog zijn. Daarom willen wij een zorgvuldig plan van aanpak, waarin de toekenning van locaties prioriteit krijgt. Wij willen graag van het college weten hoe de locaties, die in de doelstellingen van KUUB staan, zullen worden toegekend. Tevens willen wij de doelstellingen aanscherpen met een flink aantal betaalbare woningen, zodat de indruk wordt weggenomen dat het om een elitaire aangelegenheid zou gaan en wij over een jaar zullen kunnen constateren dat KUUB succesvol is omdat veel mensen in de stad hun eigen woning weten te bouwen. Daartoe dienen wij samen met GroenLinks en de SP een motie in. Bij de voorbereiding heb ik geprobeerd ook andere fracties hiervoor te interesseren, wat leek te lukken. Ik hoop dat de motie brede steun zal krijgen, het zou mij een lief ding waard zijn als de brede steun voor KUUB in de raad tot uitdrukking zou komen.

Mevrouw DE BOER (VVD): U sprak over de particuliere woningen. Hoe staat dat in verhouding tot de 30% particulier opdrachtgeverschap dat wij eigenlijk willen realiseren? Verder ben ik benieuwd te horen wat u onder betaalbaar verstaat. Bedoelt u daarmee starterswoningen?

De heer PRINS (PvdA): De wethouder heeft indertijd gemeld dat het nog maar de vraag was of wij 30% inderdaad zouden kunnen realiseren en het wellicht een loden doelstelling zou zijn. Het lijkt mij verstandig voor KUUB, juist omdat de toewijzing van locaties moeilijk is, een grotere mate van duidelijkheid te verschaffen. Particulier opdrachtgeverschap is iets anders dan projectmatig particulier opdrachtgeverschap, ik heb al aangegeven dat dat is gebonden aan gemeentelijke locaties. Dergelijke locaties zijn er niet veel en er is dus strijd over. Daarom hecht ik eraan aantallen woningen te noemen.

Bij 'betaalbaar' zou aan starters kunnen worden gedacht, wij spreken dan over prijzen vanaf € 150.000,-. Het moet mogelijk zijn voor prijzen tussen € 150.000,- en € 180.000,- woningen te bouwen. Dat zou ik betaalbaar willen noemen.

De motie luidt:

“De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op 25 april 2007, behandelend de collegebrief inzake de evaluatie Centrum voor Particuliere Bouw/werkwijze KUUB;

overwegend:

- dat de bevordering van het particulier opdrachtgeverschap, met name het projectmatig particulier opdrachtgeverschap, een belangrijke doelstelling is in het volkshuisvestingsbeleid van de gemeente en dat KUUB deze doelstelling op een uitstekende manier behartigt;
- dat uit de evaluatie blijkt dat de realisering van deze doelstelling erg bemoeilijkt is geweest door de toewijzing van te weinig locaties die vaak ook moeilijk waren te ontwikkelen;
- dat deze toewijzing in het bijzonder de realisering van betaalbare woningen in PPO onder druk zet;
- dat de realisering van betaalbare woningen in PPO wenselijk en mogelijk is;

verzoekt het college:

- * naast de genoemde doelstelling van ten minste twee maal 25 woningen per jaar 50 woningen in PPO te realiseren in de betaalbare sector;
 - * de raad dit najaar een plan van aanpak te presenteren waarbij de toekenning van locaties een bijzonder punt van aandacht is;
 - * de raad jaarlijks te informeren over de vorderingen in de uitvoering van deze doelstellingen en de achtergronden daarvan;
- en gaat over tot de orde van de dag.” (motie nr. 4).

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.27

Mevrouw DE BOER (VVD). M. de v. Wij hebben inderdaad al even over de motie gesproken.

De heer Prins is zeer positief over de evaluatie, maar ik heb wel eens betere gezien. Deze evaluatie bevat een aantal tegenstrijdigheden, zo wordt gezegd dat KUUB er belang bij kan hebben woningen in het duurdere segment te realiseren, waardoor de organisatie meer zou verdienen. Inderdaad realiseert KUUB alleen woningen in het zeer betaalbare segment, in feite werkt de instelling aan de onderkant van de woningmarkt.

Verder wordt gesteld dat de prioriteit moet liggen bij het realiseren van woningen in Groningen, maar ook is aangegeven dat in het gebied van de regiovisie naar mogelijkheden zou mogen worden gekeken. Ik kan mij voorstellen dat KUUB over de gemeentegrenzen heen wil kijken, want wij hebben niet de aantallen geleverd die wij hadden moeten leveren. KUUB moet blijven bestaan en ik kan mij voorstellen, dat de organisatie haar vleugels wil uitslaan. Wij kunnen haar niet vastpinnen, wellicht zou een KUUB 2 in het leven kunnen worden geroepen.

Wij zijn het voor de helft eens met de motie van de heer Prins, wij zouden inderdaad een plan van aanpak moeten opstellen. Wij hebben samen met andere partijen een motie geformuleerd waarin wij zo'n plan een strijdplan noemen, omdat wij naar onze mening op dit gebied wel wat strijdlustiger aan de slag mogen gaan.

Wij vinden het niet verstandig het aantal woningen vast te leggen. Als twee maal 25 woningen in het betaalbare segment moeten worden gebouwd, zullen kosten in het andere segment moeten worden terugverdiend. Het lijkt ons daarom niet juist dat de aantallen worden vastgelegd. Bovendien wordt in de motie specifiek over particulier projectmatig opdrachtgeverschap gesproken, het lijkt ons ook niet verstandig dat vast te leggen. De raad heeft zich eerder uitgesproken voor 30% particulier opdrachtgeverschap. Een collega en partijgenoot van wethouder De Vries in Almere gaat daarmee keihard aan de slag. Ik heb daarvoor respect. Almere heeft meer uitbreidingsmogelijkheden, maar met de nieuwe Grondexploitatiewet, die in voorbereiding is, krijgt de gemeente meer mogelijkheden om in gebieden meer ruimte voor particulier opdrachtgeverschap te reserveren. Dan kunnen de kosten binnen zo'n gebied op andere woningen worden verhaald. Daarmee krijgen wij een beter instrument voor het in particulier opdrachtgeverschap realiseren van meer woningen, twee maal 25 en nog eens 50 daar bovenop is eigenlijk veel te weinig. Wij streven naar 1350 woningen per jaar, 30% daarvan komt uit tussen de 300 en 400 woningen. Ik ga ervan uit dat de raad blij zou zijn met dat resultaat. Duidelijk is dat in de motie met 'betaalbaar' starterswoningen worden bedoeld.

Wij hebben een motie voorbereid waarin sprake is van een strijdplan. Wij willen weten hoe wij in deze periode kunnen toegroeien naar 15% in plaats van 30%, dat lijkt ons een mooie opdracht, want wij moeten ook realistisch zijn. Misschien is 30% nu niet haalbaar, maar dat percentage kan in de toekomst wellicht wel haalbaar worden. De motie luidt:

"De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op 25 april 2007, behandelend het voorstel inzake evaluatie Centrum voor Particuliere Bouw/werkwijze KUUB;

overwegende:

- dat de bevordering van het particulier opdrachtgeverschap een belangrijke doelstelling is in het volkshuisvestingsbeleid van de gemeente waarbij de raad heeft besloten te zullen streven naar 30% in deze vorm;
- dat de raad van mening is dat gezien deze doelstelling de orderportefeuille van KUUB veel meer dan tot nu toe moet worden gevuld;
- dat de capaciteit van KUUB om woningen te ontwikkelen tot nu toe onderbezet is geweest;
- dat KUUB in staat is om zeer betaalbare woningen in particulier opdrachtgeverschap in zowel het hogere als lagere segment te realiseren;
- dat met de nieuwe Grondexploitatiewet de gemeente een instrumentarium in handen krijgt waarbij veel beter sturing kan worden gegeven aan de (soort) woningontwikkeling;

verzoekt het college de raad een strijdplan voor te leggen met de jaarlijkse ontwikkeling van woningen in particulier opdrachtgeverschap en het aandeel van KUUB daarin, waarbij een doorgroei in deze collegeperiode van in ieder geval 15% particulier opdrachtgeverschap is voorzien, met een doorgroei naar 30% na de huidige collegeperiode." (motie nr. 5).

De heer LUHOFF (D66): M. de v. Projectmatig particulier opdrachtgeverschap heeft zich onder leiding van KUUB definitief als bouwvorm in Groningen gevestigd. D66 is daarmee content. Niet alleen zorgt deze bouwvorm voor mooie, duurzame en unieke huizen, maar ook voor sociale samenhang en burgerparticipatie, aspecten die wij van grote waarde vinden.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.28

In de rapportage over KUUB wordt gesteld dat men in staat is woningen te ontwikkelen op een manier die niet duurder is dan andere ontwikkelingsvormen. Het is van belang deze ontwikkelingsvorm met succesvolle projecten zoals Reitdiep en De Linie een bredere plaats in Groningen te geven. Daartoe moet door de gemeente een extra inspanning worden geleverd, de gemeente moet meer en betere locaties beschikbaar stellen voor ontwikkeling op PPO-basis. Met name het moeizaam vinden en beschikbaar krijgen van locaties heeft ertoe geleid dat de afgesproken doelstelling, 30% PPO, niet wordt gehaald. D66 hoort graag helder van het college hoe het denkt het particulier opdrachtgeverschap een definitieve volwassen bouwvorm te laten zijn in onze stad. Het voorstel van het college over 50 woningen per jaar op een totale productie van 1350 woningen, schiet schromelijk tekort. Daarom hebben wij de motie van de VVD ondertekend.

De heer VOGEL (CDA): M. de V. Voor ons ligt een heel positieve evaluatie van de activiteiten van KUUB, waarmee de CDA-fractie blij is. Het voorstel KUUB tenminste twee locaties voor 25 woningen per jaar te laten ontwikkelen is een eerste positieve aanzet, maar ook wij vragen om meer ambitie bij het zoeken naar meer geschikte locaties voor particuliere woningbouw. Het is daarom verheugend dat wij de vorige week op de hoogte werden gesteld van plannen voor Paddepoel-Zuid, waar, naar ik aanneem in samenwerking met KUUB, ruimte komt voor 30 woningen die in particulier opdrachtgeverschap zullen worden gebouwd. Dat is nog niet voldoende, maar wel een goede stap.

Wat ons betreft is het antwoord op de vraag of KUUB ook buiten Groningen, in de regio Groningen-Assen, werk mag doen positief, als de capaciteit van KUUB dat toelaat. Nu eenmaal ervaring is opgedaan met een paar mooie projecten, onder andere in De Linie en Reitdiep, is het wellicht mogelijk deze werkwijze ook op andere plaatsen toe te passen. Wel hechten wij eraan dat ook nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan projecten van een kleinere omvang, er mogen best ook projecten van 10 tot 25 woningen worden aangepakt. Wij hechten daarbij ook aan de realisering van goedkope woningen voor starters, waarin KUUB op een goede manier voorziet.

Al met al zijn wij enthousiast over het werk van KUUB, al is het project in Reitdiep enigszins weggestopt. Het CDA steunt de motie van de VVD om de doelstellingen van KUUB nog meer aandacht te geven.

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): M. de v. Ook mijn fractie is van mening dat het particulier opdrachtgeverschap en de rol van KUUB daarin een stimulans kunnen gebruiken. Het gaat de goede kant op, maar het kan beter. Daarom hebben wij de door de VVD ingediende motie van harte ondertekend. Wij hopen dat het college de raad een strijdplan zal voorleggen en dat wij op dit gebied stijgende ambities zullen zien.

De heer DE JONG (ChristenUnie): M. de V. Wij hebben de motie van de niet-collegepartijen ondertekend, waarin een grotere ambitie is aangegeven. De werkwijze van KUUB is goed, maar het gaat om particulier opdrachtgeverschap en daarin behoeft KUUB niet als enige een rol te spelen, er zijn ook andere manieren denkbaar. Iets meer ambitie mag, hoe ambitieuzer wij zijn, hoe minder behoeft KUUB naar andere mogelijkheden te zoeken voor het verwerven van inkomsten.

De heer SCHAAF (SP): In de commissie zijn, naast andere, twee punten naar voren gekomen. Wij zijn het eens met de aandachtspunten die in de evaluatie zijn genoemd, namelijk bouwen in het betaalbare segment en het feit dat de gemeente zich moet inspannen voor het goed vullen van de portefeuille van KUUB. Gezien deze beide punten hebben wij de beide moties mede ondertekend.

De VOORZITTER: De wethouder wil graag een heel korte schorsing.
Ik schors de vergadering.

Schorsing. (20.26 - 20.28 uur).

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering.

De heer DE VRIES (PvdA): M. de v. De evaluatie van KUUB toont een positief beeld. In de raadscommissie heb ik al vastgesteld dat de fracties in de raad die positieve toon onderschrijven, waarbij wel de vraag aan de orde is hoe verder zal worden gegaan.

Wij hebben vastgesteld dat het projectmatig particulier opdrachtgeverschap via KUUB een belangrijke plek in de stad heeft verworven en het is nu de vraag hoe wij hieraan in de toekomst vorm zullen kunnen

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.29

geven. Dat kan op een strijdbare gebeuren, ik houd wel van enige strijd, maar de vraag is hoe wij dat elkaar en KUUB duidelijk zullen kunnen maken. In de evaluatie hebben wij geprobeerd naast het formuleren van nieuwe ambities ook de letterlijke beperkingen in het gebied aan te geven. Het gaat er niet zozeer om of wij KUUB toestaan buiten de regio te bouwen, het gaat er meer om aan te geven dat men niet ver buiten het gebied aan het werk moet gaan, omdat wij anders wellicht de ambities uit het oog verliezen.

Wij hebben een ambitie geformuleerd voor wat betreft het jaarlijks in deze vorm te bouwen aantal woningen en er liggen nu twee voorstellen voor voor het vergroten van dat aantal. Dat is een lastige zaak, ik wil het even omdraaien. Wij kunnen met elkaar de bezwaren en onmogelijkheden etaleren, daar komen wij vanavond niet uit, maar ik heb de ambitie van de raad er meer werk van te maken en de aantallen te vergroten goed begrepen. In de motie van de heer Prins worden aantallen genoemd, dat maakt het gemakkelijker omdat wij daardoor een doel voor ogen hebben. Dat is iets concreter dan 30%.

De heer DE JONG (ChristenUnie): In de motie van de VVD wordt gesproken over 15% als streefcijfer voor deze collegeperiode.

De heer DE VRIES (PvdA): Ik zou tot een soort synthese van beide doelstellingen willen komen, omdat er tussen beide moties niet veel ruimte zit. De raad geeft het college in feite de opdracht meer locaties te vinden en dat is geen gemakkelijke opgave. In de door de heer Prins ingediende motie wordt om een plan van aanpak en een rapportage gevraagd. Daaraan zullen wij gevolg geven. Het college deelt de ambities, maar heeft ingestoken op een iets voorzichtiger koers, ook gezien het verleden waarin het even heeft geduurd voordat de aanpak stond. Wij zijn nu op weg en er is niets op tegen de ambitie te verhogen, zeker voor wat betreft het vinden van locaties voor woningen met een bescheidener prijsstelling, want dat neemt de indruk weg, zo deze al mocht bestaan, dat KUUB vooral werkt in het duurdere segment.

Wij gaan aan de slag. Laten wij samen de zoektocht aangaan, ook samen met KUUB, opdat wij over enige jaren zullen kunnen constateren dat het particulier projectmatig opdrachtgeverschap via KUUB nog meer smoel zal hebben gekregen.

De heer PRINS (PvdA): Als ik van de wethouder mag begrijpen dat hij in september met een plan van aanpak zal komen, stel ik een korte schorsing op prijs.

De heer DE VRIES (PvdA): Ik wil best kijken naar een plan van aanpak. Wij hebben al een aantal locaties in beeld, maar ik weet niet of het zal lukken voor september concreet locaties te noemen, wellicht is daarvoor iets meer tijd nodig. Wij zullen met een plan van aanpak komen, maar het zou goed zijn dat niet al te strak te binden aan een termijn.

De VOORZITTER: Ik schors de vergadering.

Schorsing. (20.32 - 20.34 uur).

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering.

De heer PRINS (PvdA): M. de v. Gezien de toezegging van de wethouder hoopte ik dat wij de moties, die in dezelfde richting wijzen, zouden kunnen intrekken, zodat de indruk zou worden voorkomen dat het bij de moties zou gaan om de coalitie aan de ene en de oppositie aan de andere kant.

Hoewel de motie van de VVD sympathiek is, zullen wij haar niet steunen omdat sprake is van een grondexploitatie die nog niet is vastgesteld. In de motie wordt gesuggereerd dat KUUB in staat is betaalbare woningen te bouwen, maar de tot nu toe gerealiseerde woningen zijn gebouwd in een heel duur segment. Woningen van € 300.000,- zoals in De Linie vinden wij niet bepaald betaalbaar voor mensen met een gewoon inkomen. Ook lost de motie de problematiek rond de locaties niet op. Wij vinden onze motie op dat punt adequater.

De heer DE HAAN (GroenLinks): De wensen die in de door mevrouw De Boer ingediende motie zijn opgenomen, zijn waarschijnlijk ieders doel, maar wij werken binnen een bestaande stad. Ik vraag mij daarom af of het verstandig is zulke expliciete uitspraken te doen. Mevrouw De Boer maakte een vergelijking met Almere, maar de situatie daar is op geen enkele wijze vergelijkbaar met de Groningse omstandigheden, zeker niet voor wat betreft particulier opdrachtgeverschap. Wij kunnen niet doen alsof wij alles aan een touwtje hebben.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.30

Mevrouw DE BOER (VVD): M. de v. Ik zal de motie niet intrekken, omdat daarin een mening van de raad wordt uitgesproken, los van toezeggingen van het college. Ook in dit geval dient het primaat bij de raad te liggen, met deze motie maakt de raad duidelijk wat hij nastreeft. Wij zullen gezien de genoemde aantallen de motie van de coalitie niet steunen, maar stemmen wel in met het verzoek om een plan van aanpak, wat wij een strijdplan noemen.

De heer DE JONG (ChristenUnie): Wij zijn voor beide moties, maar hebben een voorkeur voor de door mevrouw De Boer ingediende motie, omdat zij iets verder gaat. Het zou goed zijn als haar motie het eerst in stemming zou worden gebracht.

De heer VOGEL (CDA) Ik ben het met de heer De Jong eens. De motie van de VVD, die ook door een collegepartij is ondertekend, zullen wij steunen, maar ook de motie van de collegepartijen is sympathiek. Als zij aan de orde komt, zullen wij ook die motie eveneens steunen.

De VOORZITTER: Voorgesteld is eerst motie nr. 5 en daarna motie nr. 4 in stemming te brengen. Daartegen bestaat geen bezwaar.

Bij een opiniepeiling blijkt dat alleen de fracties van de PvdA en GroenLinks tegen motie nr. 5 stemmen, zodat zij wordt geacht te zijn aangenomen.

De heer PRINS (PvdA): Moet motie nr. 4 nu nog in stemming komen? Motie nr. 5 geeft een verdergaande ambitie aan.

De VOORZITTER: De beide moties dekken elkaar niet helemaal. Er is geen bezwaar tegen ook motie nr. 4 in stemming te brengen als daaraan behoefte bestaat.

De heer LUHOFF (D66): Ik heb behoefte aan stemming over deze motie. In de moties worden verschillende accenten gelegd.

De heer PRINS (PvdA): Dat betekent dat de ambitie, zoals geformuleerd in motie nr. 5, is vastgesteld als de ambitie van de raad en die ambitie nu niet wordt vervangen door de ambitie als is aangegeven in motie nr. 4.

De VOORZITTER: Als beide moties zijn aangenomen, is de radicaliteit van de eerste evenzeer een feit als de inhoud van de tweede.

De heer DE JONG (ChristenUnie): Ik kan mij goed vinden in motie nr. 4, behalve voor wat betreft de aantallen, wij kiezen voor de grotere ambitie. Ik ga ervan uit dat motie nr. 5 het ambitieniveau aangeeft. Ik ben het eens met de PvdA dat de ambitie in het lagere segment iets groter mag zijn.

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): Ook ik zal motie nr. 4 steunen. Mocht de woningproductie sterk tegenvallen, dan hebben wij hiermee in elk geval het aantal woningen vastgelegd dat door KUUB zal worden gerealiseerd.

Bij een opiniepeiling blijkt dat alleen de fracties van de Stadspartij en de VVD tegen motie nr. 4 stemmen, zodat zij wordt geacht te zijn aangenomen.

Z.h.st. wordt conform de conclusie van het voorstel besloten.

Voortzetting van de behandeling van

7. Voorstel inzake de Bouwverordening 2007. (nr. 4).

De heer DE JONG (ChristenUnie): M. de v. Ik heb nog een vraag aan de heer Van Leeuwen. Ik heb de indruk dat zijn motie over iets anders gaat dan de wijziging van de verordening. Als wij over de beleidsregels spreken bedoelen wij de geluidsnorm en gaat het om bouwkundige aanpassingen, niet om het gedrag van mensen. Ik begrijp dan ook niet goed wat deze motie te maken heeft met het onderwerp van het voorstel.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.31

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): In het protocol, dat in de pauze is uitgedeeld, staat dat een vergunning kan worden ingetrokken. Het college zoekt naar een oplossing, de vraag of het juridisch mogelijk is, kan daarbij worden meegenomen. Het gaat om de mogelijkheid de individuele bewoner te straffen voor de door hem veroorzaakte overlast in plaats van het straffen van alle bewoners van hetzelfde pand door het intrekken van de exploitatievergunning.

De heer DE VRIES (PvdA): Naar de indruk van het college staat motie nr. 3 haaks op wat wij met elkaar beogen. Wij beogen via het piepsysteem of vooraf bij nieuwe aanvragen een 0-db norm in te voeren en te handhaven. Intrekken van een vergunning is daarvan de ultieme consequentie die met deze motie niet is weg te redeneren. Daarom ontraad ik deze motie.

Mevrouw VAN MAMEREN (VVD): Het gaat er om de veroorzaker van overlast op zijn gedrag aan te spreken, anderen mogen daarvan niet de dupe worden. In die zin steunen wij motie nr. 3. Als een individuele bewoner overlast veroorzaakt, moet de consequenties daarvan voor die bewoner gelden, dus niet voor alle bewoners van hetzelfde pand en de vergunninghouder.

Mevrouw VOORTMAN (GroenLinks): In het protocol wordt gesproken over een samenloop van aanpassing en extreem gedrag. Bij aanpassing gaat het om de 0-Db norm, het gaat de heer Van Leeuwen om extreem gedrag. In het uiterste geval kan dat leiden tot intrekking van de vergunning, maar als ik op stuk wordt gehandhaafd waar het gaat om individuen die overlast veroorzaken, is dat naar onze mening een logische aanpak. Derhalve steunen wij deze motie.

De heer VOGEL (CDA): Ik leer mijn docenten dat zij geen hele klas moeten straffen als een leerling iets fout doet. Dat lijkt mij de strekking van deze motie, daarom steunen wij haar.

De heer VAN DER HEIJDT (PvdA): De overweging die aan motie nr. 3 ten grondslag ligt is sympathiek, het is ongewenst alle bewoners te straffen voor extreem gedrag van een individu, maar ik heb de indruk dat een ander traject in gang wordt gezet als een individu zich misdraagt. Ik heb dat meegemaakt in een huis waarin ik heb gewoond. Het is een lastig traject, maar dat in een bouwverordening vastleggen is iets anders. Wij stemmen tegen deze motie.

De heer BOLHUIS (Stadspartij Groningen): Wij stemmen voor deze motie.

Bij een opiniepeiling blijkt dat alleen de fractie van D66 tegen motie nr. 2 stemt, zodat zij wordt geacht te zijn aangenomen.

Bij een opiniepeiling blijkt dat alleen de fracties van Student en Stad, de VVD, GroenLinks, het CDA, de Stadspartij en D66 voor motie nr. 3 stemmen zodat zij wordt geacht te zijn verworpen.

Z.h.st. wordt conform de conclusie van het voorstel besloten.

De VOORZITTER: Ik schors de vergadering.

Schorsing. (20.47 - 21.03 uur).

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering.

9. Voorstel inzake uitvoering herontwikkeling Damsterdiep. (nr. 9).

De heer KLIJNSMA (GroenLinks): M. de v. Voor ons ligt een ambitieus plan voor de herinrichting van het Damsterdiep. De aanleg van de parkeergarage op deze plaats is eerder onderwerp van besluitvorming geweest. GroenLinks was er niet enthousiast over, maar gezien de compensatie die aan het besluit is gekoppeld, het opruimen van geparkeerde auto's op de Diepenring, de omzetting van de Casinogarage voor parkeren door belanghebbenden en een autoluwe Steentilstraat hebben wij er toch mee ingestemd.

Nu ligt deel twee van de besluitvorming voor ons. Een onderdeel daarvan is gelukkig een verbetering voor fietsers door de aanleg van fietsstroken aan beide zijden van het Damsterdiep. De fietsstroken zijn noodzakelijk omdat dit een hoofdfietsroute is en de ondernemersbelangen worden voldoende gediend doordat aan de zuidzijde op het trottoir laad- en losplaatsen zijn ingevoegd.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.32

Mevrouw DE BOER (VVD): Vindt u een laad- en losplaats aan de westkant van het Damsterdiep voldoende? Overigens moet ik u tegenspreken voor wat betreft de fietsstroken, zij zijn verkeers technisch niet noodzakelijk.

De heer KLIJNSMA (GroenLinks): Over het laatste punt ben ik het in elk geval niet met u eens, het gaat om een hoofdfietsroute met veel verkeer en op die route zijn fietsstroken een minimale voorziening, wij zouden er liever fietspaden zien. Ik zal de discussie die ik in de commissie met u heb gevoerd niet overdoen. In de commissie hebben wij ongeveer dezelfde gedachteswisseling gehad, waarbij ik heb gezegd dat ik de voorzieningen voldoende vind.

Voor de ondernemers die nadeel ondervinden van de herinrichting is in een alleszins redelijke compensatieregeling voorzien, die de grootste risico's voor de ondernemers ondervangt.

Het plan laat een tekort zien van € 3,5 miljoen, dat is niet gering en zeker niet prettig. Het zou goed zijn geweest als het college daarvoor in het voorstel een betere verklaring zou hebben gegeven. In de commissie bleek dat vooraf van verkeerde aannamen is uitgegaan, dat is voor ons reden nogmaals te vragen naar de stand van zaken bij het Parkeerbedrijf. In het verleden hebben wij daar vaker naar gevraagd, maar er zijn meer redenen om op korte termijn de stand van zaken bij het Parkeerbedrijf te bespreken. De financiële situatie hangt onder meer samen met tekorten bij het bewonersparkeren, het college heeft daarover al eerder voorstellen toegezegd. Ik hoop dat die voorstellen op korte termijn kunnen worden geagendeerd.

Mijn fractie is nog niet tevreden over de inrichting van het plein. In november 2006 en ook in de laatste commissievergadering hebben wij naar plannen voor een multifunctioneel plein gevraagd, maar wij hebben de gewenste duidelijkheid niet gekregen. Het plein heeft een te stenige uitstraling. Aanleg van een nieuw plein biedt mogelijkheden voor het verbeteren van het verblijfsklimaat, zeker als het groener wordt dan het nu is. Een groener Damsterdiep zal een bijdrage leveren aan aanvulling van het tekort aan groen in de oostelijke binnenstad, zoals is opgemerkt in het pas verschenen Groen Structuurplan. Voorbeelden van een dergelijke groene inrichting zijn te vinden in Nijmegen, waar het Plan 1944 een groene uitstraling aan de stad geeft, maar ook in onze stad is een dergelijke invulling te zien. Achter de Academie voor Bouwkunst aan de Zuiderkuipen bevindt zich een vriendelijk pleintje dat voornamelijk bestaat uit gras. Het gras ligt op een iets verhoogd deel van het plein en het is er goed toeven. Als op het dak van de nieuwe parkeergarage een gazon wordt aangelegd, zal de uitstraling van de openbare ruimte heel wat vriendelijker zijn en zal het plein er veel meer toe uitnodigen er even te vertoeven. Ter verbetering van het verblijfsklimaat zou ook midden op het plein een fontein kunnen worden geplaatst, mogelijk in combinatie met een bijzonder kunstwerk in het kader van Kunst op Straat. De herinrichting zal daardoor aan kracht winnen, bovendien hebben wij nog even de tijd voordat dit onderdeel moet worden uitgevoerd. Hierover dienen wij samen met de PvdA, de SP en het CDA de volgende motie in:

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op 25 april 2007, behandelend het voorstel inzake de uitvoering van de herontwikkeling van het Damsterdiep;

overwegende dat:

- de herinrichting van het Damsterdiep nieuwe kansen biedt voor een aantrekkelijk verblijfsklimaat;
- het concept Groen Structuurplan constateert dat in Binnenstad Oost weinig groen aanwezig is;
- de voorgenomen inrichting van het plein op de Damsterdiepgarage een stenige uitstraling heeft; spreekt als zijn mening uit dat enige vergroening van het toekomstige plein op de Damsterdiepgarage wenselijk is, mede gezien het tekort aan groen in Binnenstad Oost en dit de verblijfskwaliteit verhoogt en de uitstraling vriendelijker maakt;

verzoekt het college om

- nadere voorstellen uit te werken voor de inrichting van de openbare ruimte op het Damsterdiep, waarbij de ruimte tussen de (informele) oversteek voor wandelaars en fietsers achter het gebouw van Nijestee ter hoogte van de Loppersumsegang en de westelijke voetgangersuitgang van de parkeergarage, aanzienlijk meer groen bevat dan in het huidige plan;
 - de voorstellen te voorzien van een begroting;
 - de mogelijkheden om een Kunst op Straatproject op het plein te realiseren met bijvoorbeeld water als thema in de voorstellen te betrekken;
 - de voorstellen dit najaar aan de raad voor te leggen;
- en gaat over tot de orde van de dag." (motie nr. 6).

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.33

Mevrouw DE BOER (VVD): Ook ik ken het plein dat u noemde en ik weet dat er nogal wat honden worden uitgelaten. Hoe ziet u dat fenomeen in dit verband?

De heer KLIJNSMA (GroenLinks): Als u het pleintje goed kent, weet u dat het gras aanmerkelijk hoger ligt en dat een hond er niet onmiddellijk op springt. Bovendien wil ik de discussie over dit punt graag verder voeren in het najaar, gezien de tijd die ik verder nog nodig heb in deze vergadering. Ik heb een foto van Park 1944 voor de wethouder, zodat hij kan zien wat een groene uitstraling met een plein in een stad doet.

Mevrouw DE BOER (VVD): M. de v. Belangrijk is in onze ogen dat de parkeergarage er komt en die komt er! De raad heeft het besluit tot aanleg van deze garage op 30 november 2005 genomen, er komen echter geen 900 of 600, maar helaas slechts 545 parkeerplaatsen. De parkeergarage Damsterdiep ligt aan een van de belangrijkste invalsroutes van de stad en wij hebben vertrouwen in een gezonde exploitatie van deze parkeergarage. Het autoverkeer neemt nog steeds toe met jaarlijks 5%, wij zullen de garage in de toekomst dan ook hard nodig hebben. Evenals de heer Klijsma vinden wij de overschrijding met € 2,5 miljoen betreuenswaardig, daarbij laat ik het voor dit moment, maar het moet het college duidelijk zijn dat overschrijdingen als deze in de toekomst niet meer zouden mogen voorkomen.

Aan de voorstellen is een nadeelcompensatieregeling toegevoegd. Er is een ruimhartige regeling ontworpen, daarvoor verdient het college een compliment, maar uit de regeling blijkt niet helder wanneer en onder welke voorwaarden compensatie zal worden uitgekeerd. Wij zullen de ontwikkeling nauwgezet volgen. Ik heb hierbij nog wel een vraag. Welk nadeel verwacht het college te moeten compenseren? Ik neem aan dat een schatting is gemaakt, ik vind het overigens prima als het college ons daarover op een later moment informeert.

Op 30 november 2005 heeft mijn fractie voorgesteld een Cruijf-court aan te leggen op het plein van de garage. Het college heeft toen toegezegd dat het zou onderzoeken of het mogelijk zou zijn en ik hoor graag hoe het hiermee staat. Het gaat om een groen veld dat mooi kan worden meegenomen in de motie van de heer Klijsma.

In de commissie heeft de wethouder toegezegd dat het tekort aan los- en laadplaatsen op termijn bespreekbaar zal zijn als het tot problemen mocht leiden. Wij zouden liever hebben gezien dat het probleem nu al zou zijn meegenomen en in een extra plaats aan de zuidzijde zou zijn voorzien. Wij zijn ervan overtuigd dat in de toekomst veel meer winkeliers daar panden in gebruik zullen nemen. Helaas zullen wij er pas in de toekomst over spreken, maar ook aan de Paterswoldseweg zijn wij er goed uitgekomen en wij gaan ervan uit dat de wethouder ook in dit geval goed met de ondernemers zal samenwerken.

Er heeft uitstekend overleg plaatsgevonden tussen de gemeenten, de omwonenden en de ondernemers. Ik ga ervan uit dat dit ook in de uitvoeringsfase het geval zal zijn, want er zijn veel vragen te stellen over de bereikbaarheid van de omgeving en de afwikkeling van het verkeer. Uit de stukken heb ik begrepen dat een en ander in goed overleg zal worden geregeld. Ik wens uw college daarbij succes.

De heer SETON (CDA): M. de v. Er zijn na de commissievergadering nog drie onderwerpen overgebleven, namelijk laden en lossen, ultrakort parkeren en het groen op het plein. Soms komt het voor dat wij een goed gesprek met elkaar hebben en toch niet tot een oplossing komen, dat is hier het geval. De GCC is tevreden over het proces en de compensatieregeling, maar niet over de regeling voor laden en lossen en over het ultrakort parkeren.

Vast staat dat de ondernemers aan de zuidzijde van het Damsterdiep erop achteruit gaan waar het gaat om laden en lossen. Er is gezocht naar oplossingen, maar als gevolg van het fietspad aan de zuidzijde zijn er weinig mogelijkheden. In het plan zijn twee laad- en loshavens opgenomen, wij willen graag weten of voor een tweetal is gekozen omdat echt niet meer mogelijk is dan wel of een afweging van het college ertoe heeft geleid dat voor een tweetal gekozen is.

Als gevolg van de mogelijkheden voor ultrakort parkeren vrezende ondernemers teruglopende inkomsten, omdat er geen ruimte is voor parkeerhavens in de directe nabijheid van de winkels. Met de GCC zijn wij van mening dat parkeren in de parkeergarage, hoe wij dat ook faciliteren, geen echt alternatief is. Men wil snel de auto kunnen wegzetten, vlug iets ophalen en direct weer vertrekken, het parkeren in een parkeergarage werkt niet op die manier. Parkeerhavens vragen minder ruimte dan laad- en losplaatsen. Waarom is, zoals op de Eendrachtskade voor de Sociale Dienst of aan de Korreweg bij de nieuwe rotonde, niet gekozen voor een oplossing met een trottoir, een fietspad en een parkeerstrook in de lengterichting? Als de stoep niet breed genoeg is voor laad- en losplaatsen, zal er naar ik aanneem toch wel ruimte zijn voor stroken voor langsparkeren.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.34

De VVD wordt er wel eens van verdacht dat zij van de hele stad een markt wil maken, het CDA zou van elke stad een dorp willen maken met de kerk in het midden en GroenLinks heeft de neiging overal natuurgebieden aan te leggen. Het voorstel van de heer Klijsma op het plein een grasmat aan te brengen, zien wij in dat licht. Wij vinden het geen goed plan, het sluit niet aan bij de binnenstad en zal het tekort op beheer en onderhoud vergroten. Als men er iets wil doen, denken wij eerder aan een plein met een mediterrane uitstraling met gravel voor jeu de boules en eilandjes met groen, een plein als een prettige in- en uitloop naar de binnenstad. Omdat het plein de kantoortuin van Nijestee zal worden, wil die organisatie misschien wel iets bijdragen. De motie laat ruimte voor deze visie, daarom hebben wij haar mede ondertekend.

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): M. de v. Omdat de discussie hierover in feite al in de commissie is gevoerd, zal ik mij nu beperken tot de motie. Ook wij zien niet veel heil in een gigantisch grasveld op het dak van de garage. Wij zien wel ruimte voor een invulling met een aantal groene hot spots, maar wij willen vooral de mogelijkheid voor activiteiten op het plein open houden. Aangezien de motie deze optie open laat, zien wij voorstellen van het college voor zo'n oplossing graag tegemoet.

De heer MARION (SP): M. de v. Het plan is niet alleen ambitieus, maar voorziet bovendien in een noodzakelijk project. Het plan is ambitieus omdat het een grote impact heeft op de ruimte en grote verwachtingen wekt voor wat betreft de mobiliteit in en om de stad, het is noodzakelijk omdat het automobilisten de mogelijkheid geeft dicht bij het stadscentrum te parkeren en de mogelijkheid biedt de verkeersbelasting binnen de Diepenring te reduceren. Het is een prachtige lang, verwachte oplossing die beantwoordt aan de behoefte van de stad, haar inwoners en de bezoekers.

Mijn fractie heeft geen twijfels over de voorgestelde fietsinfrastructuur. De aaneengesloten fietsstroken aan beide zijden van de plein zijn een goede en veilige oplossing voor het in dit gebied zeer intensieve fietsverkeer. Voor mijn fractie prevaleert de veiligheid van de fietsers boven het belang van ondernemers die misschien een paar meter meer moeten lopen om hun zaak te bevoorraden. De voorgestelde oplossing voor laad- en losplaatsen achten wij voldoende.

Ook wij stellen voor een deel van het plein een groene uitstraling te geven. Ik zou de wethouder willen vragen ondernemers en buurtbewoners vooraf actief te betrekken bij de plannen voor de inrichting in de sfeer van Kunst op Straat of andere activiteiten.

De heer AZGHOUGH (PvdA): M. de v. Herontwikkeling van het Damsterdiep is noodzakelijk, deze entree naar de stad mag er mooi en goed uitzien. Het plan zal een bijdrage leveren aan de economische opleving van het gebied en vooral een prettige en veilige omgeving opleveren voor fietsers en wandelaars. Het vele autoverkeer wordt netjes opgevangen in de parkeergarage, wat zal bijdragen aan de vermindering van het aantal auto's in de binnenstad.

Het plan geeft helder aan wat de bedoeling is. In het plan wordt rekening gehouden met het fietsverkeer, de omwonenden en de ondernemers en zelfs met een toekomstig tramtracé aan beide zijden van het Damsterdiep. Dat is vooruitzien.

De communicatie over het plan is goed te noemen. Het plein moet gaan leven en ruimte bieden voor multifunctioneel gebruik, maar volgens het huidige plan zal het er kaal en heel sober uitzien. Het zal echter een kwalitatief hoogwaardig stedelijk plein moeten worden met meer groen en ruimte voor kunst. Om die reden hebben wij de motie van GroenLinks mede ondertekend.

Wij staan niet afwijzend tegenover het voorstel van de VVD extra laad- en losplaatsen in te richten, maar wij willen eerst afwachten hoe de omgeving zich zal ontwikkelen en of de bedrijvigheid zal toenemen. Als blijkt dat er behoefte is aan meer ruimte voor laden en lossen, kunnen wij altijd nog praten over uitbreiding van de mogelijkheden.

De heer SETON (CDA): Vindt u dat er in de huidige situatie geen behoefte is aan meer dan twee laad- en losplaatsen?

De heer AZGHOUGH (PvdA): Ja.

De heer LUHOFF (D66): M. de v. In de commissie hebben wij ons positief uitgesproken over de ontwikkeling van het Damsterdiep, het is van belang dat het gebied weer echt een deel van de binnenstad wordt. De inrichting van het plein speelt daarbij een belangrijke rol, maar is op dit moment nog onderwerp van discussie. De infrastructuur op het plein moet mogelijkheden bieden voor activiteiten die ervoor zullen kunnen zorgen dat het weer een levendig plein wordt, de motie waarin wordt voorgesteld te onderzoeken

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.35

hoe het groener kan, kunnen wij steunen. Wij zijn er altijd voor te bevorderen dat iets groener wordt gemaakt, maar wij zullen voorstellen daarvoor beoordelen op de mogelijkheden tot ontplooiing van activiteiten door de ondernemers om er op die manier voor te zorgen dat het ook een levendig plein wordt.

De heer BOLHUIS (Stadspartij Groningen): M. de v. In de commissie heeft ook mijn fractie zich positief uitgesproken over de herinrichting van het Damsterdiep. Ik herinner de wethouder eraan dat in de commissie is gevraagd naar mogelijkheden voor flitsparkeren, eventueel in combinatie met de laad- en losplaatsen.

Op de tekening is te zien dat er een uitgang naar de Nieuweweg zal komen. Het zou positief kunnen uitwerken als mensen worden uitgenodigd deze straat in te lopen, zodat de straat ook een nieuwe impuls zal krijgen.

Mevrouw DEKKER (GroenLinks): M. de v. In de commissie hebben wij al uitgebreid over het plan gesproken, daarom zal ik mij nu beperken tot hoofdlijnen. Natuurlijk nemen wij graag de complimenten in ontvangst, het is een mooi plan geworden waarmee in feite een stukje aan de binnenstad wordt toegevoegd. Met het hoofdkantoor van Nijestee komt er ook een mooi gebouw bij en wij krijgen mooie wandelroutes vanuit de Steentilstraat en de Nieuweweg. Het plan kan steunen op een brede meerderheid in de raad, het lijkt mij goed met de VVD vast te stellen dat ook het proces goed is verlopen. De gemeente heeft veel energie gestoken in een goede organisatie van het overleg met gebruikers en ondernemers, wat ook blijkt uit het feit dat het enige discussiepunt in de commissie de vraag was of wij twee of meer laad- en losplaatsen zullen moeten aanleggen. Het college is er heel verguld mee dat wij het plan in goed overleg vorm hebben kunnen geven en er een zo groot draagvlak voor hebben gekregen.

Wij hebben een inschatting gemaakt van de nadeelcompensatie. De compensatie zit in het tekort, maar het lijkt mij niet goed nu een exact bedrag te noemen, aangezien het daardoor voor iedereen duidelijk zou zijn wat aan compensatie gevraagd zou kunnen worden. Wij hebben hiervoor wel een bedrag opgenomen.

Het tekort bedraagt € 3,5 miljoen. Eerder werd gesproken over € 2 miljoen, maar daarvoor was al € 1 miljoen beschikbaar gesteld. Het vorig jaar hebben wij de raad daarvan na de zomer in kennis gesteld en in de commissie heb ik uiteengezet dat het tekort deels een gevolg is van stijgende bouwkosten, deels van activering van de nadeelcompensatie en deels van verandering van de parameters voor de exploitatie van de parkeergarage. Tegelijkertijd moeten wij constateren dat de vastgoedexploitatie, het parkeren, een extra grondwaarde van € 2,2 miljoen oplevert. Ik heb dan ook het idee dat wij het nog niet zo gek hebben gedaan. Het zou inderdaad mooier zijn geweest als wij het budgettair neutraal hadden kunnen doen, maar daarbij moet worden bedacht dat wij hierdoor een stukje openbare ruimte terugkrijgen en het gebied er straks veel mooier uit zal zien. De inrichting van de openbare ruimte zit in de grondexploitatie. Het zou mooi zijn als het niets zou kosten, maar wij zullen straks voor € 3,5 miljoen een stukje binnenstad hebben toegevoegd met een heel mooie ruimte en een parkeergarage, waarbij veel aandacht is besteed aan kwaliteit en veiligheid. Ik ben dan ook van oordeel dat het geld heel goed zal zijn besteed.

Wij hebben een wethouder die gaat over de inrichting, collega De Vries zal hierop ingaan.

Over het lossen en laden en het flitsparkeren heb ik in de commissie toegezegd dat wij, op het moment waarop het aantal ondernemingen flink zal groeien, opnieuw zullen kijken naar de mogelijkheden voor lossen en laden. Op dit moment kunnen wij aan de zuidzijde gezien de beperkte ruimte niet meer doen. Het laden en lossen zal al op de stoep gebeuren. Hetzelfde geld voor kort parkeren, daarvoor zien wij aan de zuidzijde geen ruimte en ook in de parkeergarage kan men heel goed kort parkeren.

De heer KLIJNSMA (GroenLinks): Ik zou graag van de wethouder willen horen wanneer wij nadere informatie krijgen over het Parkeerbedrijf.

Mevrouw DEKKER (GroenLinks): Ik hoop dat dat voor de zomer het geval zal zijn, in de commissievergadering van juni.

De heer SETON (CDA): M. de v. De wethouder kiest in feite voor dezelfde lijn als de heer Azghoughi: er zal eerst worden bekeken hoe het gaat en als er veel meer ondernemingen komen, zal worden gezien of wij iets kunnen regelen voor het laden en lossen, maar als mensen hun spullen niet op de juiste plaats kunnen krijgen, zullen zij niet komen. In mijn ogen kiest de wethouder voor de verkeerde volgorde, is hierbij sprake van een selffulfilling prophecy en zullen er niet meer ondernemers komen.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.36

Mevrouw DE BOER (VVD): M. de v. Ik kan mij niet herinneren dat de wethouder heeft toegezegd dat wij later zullen worden geïnformeerd over de wijze waarop zij tot de nadeelcompensatieregeling is gekomen. Het zou goed zijn als wij daarover zouden worden ingelicht.

Mevrouw DEKKER (GroenLinks): M. de v. Natuurlijk zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd, zoals de raad ook zal worden ingelicht over de omleidingen. Ik kan mij voorstellen dat wij de raad op een gegeven moment in vertrouwen zullen informeren over de wijze waarop wij zullen omgaan met de nadeelcompensatie.

De heer DE VRIES (PvdA): M. de v. Met betrekking tot de inrichting begin ik met de vaststelling dat kaal op zich ook mooi kan zijn.

Het plein dat de heer Klijnsma zo aardig vindt, ziet er inderdaad groen uit, maar die inrichting is bedoeld voor de periode tot 2008 en zal dan worden vervangen door vier flats van tien verdiepingen en een parkeergarage.

De heer KLIJNSMA (GroenLinks): Het gaat erom wat in de stad mooi kan zijn.

De heer DE VRIES (PvdA): Wij moeten geen vergelijking maken met de Reitemakersrijge, dat is echt van een andere orde in een veel intiemer gebied. Bij velen in de raad leeft de wens met elkaar te bekijken hoe het plein eruit moet zien. Wij hebben enkele voorzieningen op de kaart gezet, zoals bankjes, waaraan enkele ideeën zijn toegevoegd in het kader van Kunst op Straat en een zekere vergroening. Wij zullen dat in kaart brengen en proberen duidelijk te krijgen wat enerzijds het gebruik van de begane grond van het gebouw van Nijestee zal betekenen en aan de andere kant, waar de grote plataan staat, het oude gebouw dat bekend staat als het Damsterdammertje. Wij zullen nader in beeld brengen hoe de inrichting zal kunnen zijn, waarbij moet worden bedacht dat het niet altijd gratis zal gaan.

De heer MARION (SP): Ik heb gevraagd naar de participatie van de buurtbewoners en de ondernemers bij de invulling van het plein.

De heer DE VRIES (PvdA): Wij zullen hierover met elkaar verder praten, waarmee wij het proces zullen voortzetten dat zo mooi was georganiseerd, waarbij wij zullen uitgaan van de gedachte dat het plein multifunctioneel is bedoeld. Wij zullen met de betrokkenen naar mogelijkheden voor een zo goed mogelijke multifunctionaliteit zoeken.

Motie nr. 6.

Mevrouw DE BOER (VVD): De motie is heel sympathiek, het is jammer dat GroenLinks niet ook bij ons heeft geshopt, want wij zouden de motie graag mede hebben ondertekend. De coalitiepartijen hebben nog precies op tijd een oppositiepartij bereid gevonden een handtekening te zetten. Wij zullen de motie steunen, maar met de kanttekening, dat op het plein niet alleen een grasveld zal moeten worden aangelegd. Enige variatie lijkt ons wenselijk.

Mevrouw JONGMAN-MOLLEMA (ChristenUnie): Deze motie beantwoordt aan de door ons in de commissie gemaakte opmerkingen over de aantrekkelijkheid van het plein, de motie vult in wat wij daarbij voor ogen hadden. Wij zullen haar dan ook steunen.

Motie nr. 6 wordt met algemene stemmen aangenomen.

Mevrouw JONGMAN-MOLLEMA (ChristenUnie): Het plan voor het Damsterdiep is een prima plan voor het leggen van een verbinding met de binnenstad. Wij hebben de motie over het plein gesteund, waaruit onze mening hierover duidelijk is gebleken.

Wij vinden de dekking nog niet echt geweldig, omdat de reserve Grondzaken behoorlijk is uitgeput, maar dat is voor ons geen reden tegen het voorstel te stemmen.

Z.h.st. wordt conform de conclusie van het voorstel besloten.

10. Voorstel inzake toekomst Stadspas en collegebrief inzake gratis kinderactiviteiten. (nr. 12).

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.37

Mevrouw KINDS (PvdA): M. de v. De Stadspas en de discussie over het Kinderparticipatiefonds zijn aanleiding geweest tot vorming van een werkgroep uit de raad. In de ogen van mijn fractie heeft dat tot een goed verlopend proces geleid. De werkgroep heeft adviezen gegeven over de TOS, het Fonds Armoede en Gezondheid en enkele andere mogelijkheden en heeft suggesties gedaan voor veranderingen in het kader van de Stadspas zonder daarbij politiek te bedrijven. Daarop is een reactie van het college gekomen en vervolgens is een en ander in de commissie besproken, waarbij goede discussies hebben plaatsgevonden en wij zijn nu met de behandeling in de raad aan het einde van het proces gekomen.

De wens van de PvdA bij het initiatief voor het Kinderparticipatiefonds was dat alle kinderen, ook kinderen van ouders met een gering inkomen, kunnen meedoen in onze stad. In de afgelopen jaren hebben wij gezien dat via nieuw beleid aan die wens is tegemoet gekomen. Voor risicokinderen hebben wij het TOS, het Fonds Armoede en Gezondheid, de kinderactiviteiten gestimuleerd door de Stadspas, het Jeugdsportfonds en het Kinderfonds. Bovendien is er nieuw initiatief van de Stichting Leergeld, die participatie van kinderen uit gezinnen met lage inkomens ondersteunt en stimuleert. Is het college met dit initiatief bekend?

Wij hebben voor alle kinderen in de stad kinderactiviteiten en de Stadspas. Op basis van alle aangeleverde informatie concludeer ik dan ook dat een apart Fonds Kinderparticipatie niet meer nodig is. College en raad hebben de afgelopen jaren een dusdanig goed beleid ontwikkeld dat zo'n fonds niet meer nodig is, wij kunnen daarop heel trots zijn.

Wij hebben nog voorstellen gedaan waarop wij de reactie van het college afwachten, zoals voorstellen met betrekking tot het Jeugdsportfonds en het Fonds Armoede en Gezondheid. Wanneer kunnen wij voorstellen van het college hierover tegemoet zien?

In de commissie heb ik gevraagd te onderzoeken of het mogelijk is de kinderactiviteiten binnen de Stadspas gratis te maken. Ik wil graag minder verschillen en minder bureaucratie bij de uitvoering van de kinderactiviteiten, uit de collegebrief blijkt namelijk dat het om nogal wat verschillende bedragen gaat. De vraag is of wij door het gratis maken van de kinderactiviteiten de aankoop van de B-pas kunnen stimuleren en daardoor kunnen bereiken dat de A-pas minder stigmatiserend wordt. Als dat lukt, zijn wij voorstanders van die aanpak.

In een brief zegt het college, dat het aanbod laagdrempelig moet zijn - daarmee zijn wij het eens - en een kleine bijdrage de motivatie stimuleert, waarmee wij het niet eens zijn. Vaak werkt het op die manier, want wat geld kost is waardevol, maar wie lid is geworden van een kinderactiviteitsclub, bijvoorbeeld via de Stadspas, betaalt een soort contributie. Het is onjuist te menen dat kinderen, die lid zijn geworden van een voetbalclub, niet meer zijn te motiveren als zij niet elke keer twee kwartjes moeten betalen. Een en ander kan worden geregeld door het aankopen van de Stadspas. Ik heb nog niet gesproken over de mogelijkheid, dat bij de koppeling van de kinderactiviteiten aan de Stadspas sommige kinderen nu en dan aan de activiteiten zullen willen meedoen. Dat moet mogelijk blijven. Over dit punt is te discussiëren en het college zal dat doen.

In de brief staat voorts dat wij participatie moeten bevorderen en wij een eenduidig systeem moeten hebben. Daarmee zijn wij het ook eens.

Wij gaan voorlopig akkoord met de conclusie van het college, maar wij zijn wel benieuwd naar verbeteringen die in de voortgangsrapportage met betrekking tot de kinderactiviteiten worden voorgesteld. Als wij daarin inzicht hebben, zullen wij nagaan of wij er echt tevreden mee kunnen zijn.

Als nu wordt gekozen voor een gratis aanbod van kinderactiviteiten, willen wij dat er een goed aanbod van activiteiten komt binnen de Stadspas. Wij willen verkoop van de B-pas stimuleren, met name voor kinderen, want er mag geen situatie ontstaan waarin men kan concluderen dat wie een pas bezit een laag inkomen heeft. Ik krijg van het college graag de toezegging dat er in de toekomst binnen de Stadspas een aanbod zal worden geregeld.

Een punt wil ik nog benadrukken. Kijkend naar het hele gebied van jeugdparticipatie, is het naar onze mening absoluut noodzakelijk dat de wethouder jeugdbeleid op dit brede terrein de regie gaat voeren omdat, als wij niet oppassen, van een grote versnippering in het beleid sprake zal zijn, waarmee niemand zal zijn gediend.

Wij gaan akkoord met handhaving van de huidige werkwijze en het budget voor de Stadspas. Onderzoek naar uitbreiding en promotie van het aanbod lijkt ons prima. Wij hebben nog wel een suggestie, die ook in de commissie is besproken. Laat het onderzoek uitvoeren door studenten van de Hanzehogeschool en laat hen ook de acquisitie doen. Daardoor zullen wij minder uitvoeringskosten hebben en krijgt de school prima stageplaatsen.

De heer KOUWENHOVEN (VVD): M. de v. Ik wil om te beginnen mevrouw Kinds complimenteren. Wie haar beluistert, zou kunnen concluderen dat de PvdA een fantastisch resultaat heeft binnengehaald,

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.38

terwijl er twee brieven liggen waarin wordt gesteld: wij doen niet wat u wilde. Ik vind dat een prestatie van formaat.

Wij hebben het over de Stadjerspas. Degenen die langer in de raad zitten, hebben het voordeel dat zij sommige onderwerpen al eens eerder voorbij hebben zien komen, maar een nadeel is zij dan soms het idee hebben dat het allemaal al eens eerder is gezegd. Bij de discussie over de Stadjerspas gaat het al jaren over de vraag hoe de uitvoeringskosten zich verhouden tot het doel dat ermee wordt bereikt en de vraag in hoeverre de pas stigmatiserend werkt. De conclusies die het college in zijn brief trekt, zijn een aantal jaren geleden ook al getrokken. Ik had bij lezing een Aha-Erlebnis.

Het argument van het college dat activiteiten niet gratis moeten zijn, zeker niet als de kosten door een ander moeten worden gedragen, delen wij. Het is goed dat iedereen zich bewust is van het feit dat activiteiten kosten met zich meebrengen. Wij zien graag dat de kosten zo laag mogelijk worden gehouden, maar 'gratis' is een verkeerd signaal. Een praktisch argument daarbij is dat het gratis maken van activiteiten tot gevolg kan hebben dat de kans, dat mensen zich aanmelden en vervolgens niet komen opdagen, aanmerkelijk groter is dan wanneer een bijdrage, zelfs een kleine, wordt gevraagd.

Mevrouw KINDS (PvdA): U zegt dat de activiteiten gratis zijn. In mijn optiek is de situatie dat mensen, die de Stadjerspas aanschaffen en daarvoor betalen, meteen lid zijn van de club. Dat lidmaatschap is dus niet gratis.

De heer KOUWENHOVEN (VVD): Het gaat om de vraag of pashouders aanvullend moeten betalen voor activiteiten. In onze ogen moet die vraag bevestigend worden beantwoord, wij lezen dat ook in de collegebrief.

De uiteindelijke conclusie is dat wij moeten proberen een en ander goed over de toonbank te krijgen met zinvolle marketing- en promotieactiviteiten. Dat lijkt ons een zinvolle conclusie.

De heer IN 'T VELD (SP): M. de v. Destijds is, mede op initiatief van de SP, een commissie in het leven geroepen die moest bekijken of het beter kan met de Stadjerspas. Deze commissie stonden twee punten voor ogen, namelijk bereiken dat de middelen voor de Stadjerspas ten goede komen aan de minima, omdat de pas wordt gefinancierd uit het Minimafonds en zo min mogelijk geld wordt besteed aan bureaucratie, dus aan uitvoeringskosten.

De commissie heeft veel informatie verzameld, zij heeft verschillende scenario's bekeken en doorgerekend en uiteindelijk is gebleken dat er toch flinke problemen aan kleven. De SP steunt dan ook het voorstel van het college de situatie te houden zoals zij is. De B- en C-pas kosten de gemeente nauwelijks geld, sterker nog, zij hebben in 2005 zelfs iets opgeleverd. Door de prijsverhoging zijn minder van deze passen verkocht, maar dat vinden wij niet erg, omdat het ons vooral gaat om de mensen die in aanmerking komen voor de A-pas van € 5,-. Wij willen dat mensen met een smalle beurs kunnen deelnemen aan sport en cultuur. Daarbij komt dat het niet handig is het beleid steeds weer te wijzigen.

Ons is verzekerd dat, hoewel dit jaar meer aan promotie wordt gedaan, bijvoorbeeld bij OOG over aanbiedingen op de Mei-kermis, de uitvoeringskosten niet zullen stijgen. De Zomerkrant en ander drukwerk wordt zoveel mogelijk door de DSW verzorgd, maar dat neemt niet weg dat de uitvoeringskosten nog steeds aanzienlijk zijn. Meer dan de helft van het bedrag van € 780.000,- gaat eraan op, maar met het college veronderstellen wij dat het nauwelijks minder kan, want wij willen toch ook leuke dingen blijven aanbieden.

De heer KOUWENHOVEN (VVD): De SP was een van de initiatiefnemers van deze discussie, zij heeft een scenario geschetst van alles wat moest worden onderzocht. Het college heeft daarop gezegd dat het dat niet zal doen en toch is de SP tevreden. Dat begrijp ik niet. Volgens mij moet u boos zijn, u wilde van alles en het college heeft niet geleverd wat u hebben wilde. Of u hebt last van rolverving of u begrijpt het niet.

De heer IN 'T VELD (SP): Er is van alles onderzocht, maar blijkbaar lukt het niet alles helder te krijgen. Wij hopen dat in de toekomst alsnog kan worden nagegaan of een ander potje is te vinden voor de uitvoeringskosten, maar voorlopig steunen wij het voorstel en wachten wij af welke promotievoorstellen het college voor 2008 zal doen om te bereiken dat meer jongeren zullen kunnen deelnemen.

De VOORZITTER: Ik wens u geluk met uw maidenspeech.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.39

De heer KOOPS (CDA): M. de v. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van mevrouw Kinds over het werk van de werkgroep, ik kan bevestigen dat zij goed heeft gewerkt. Ik heb er deel van uitgemaakt, haar werk heeft geleid tot heel wat scenario's die zijn gewogen en de uitkomsten ervan liggen al geruime tijd op tafel.

Voor 2008 is de vraag aan de orde of een zodanige marketingmix kan worden opgezet dat wij iets meer met de producten zullen kunnen doen. Wij wachten dat af. Wij zijn het eens met de conclusie van het college dat wij er eigenlijk niet onderuit kunnen het huidige programma voort te zetten.

Wij zijn het zeer eens met de collegebrief over de gratis kinderactiviteiten.

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): M. de v. Discussies over de vraag of fracties tevreden moeten zijn met het voorstel van het college acht ik overbodig, in ieder geval zijn wij het ermee eens. De lijn die het college heeft gekozen, is dezelfde als de lijn die wij in de commissie hebben gevolgd. Derhalve is er onzerzijds niets dan lof.

Het heeft ook onze voorkeur bij de Stadjerspas de huidige systematiek te handhaven. Wij nemen aan dat dit stigmatisering voorkomt doordat de B- en C-tarieven in stand worden gehouden. Wij steunen het voorstellen door middel van promotie te streven naar een grotere deelname en wij zijn benieuwd naar de wijze waarop het college dat denkt aan te pakken.

In navolging van andere fracties zijn wij van mening, dat een kleine bijdrage voor activiteiten waaraan men deelneemt een positief effect zal hebben. Het brengt het besef met zich mee dat men een dienst afneemt, waarvoor men best iets kan betalen. Daarbij komt dat wij niet weten wat er met de opkomst zal gebeuren als de activiteiten gratis zijn.

Het idee van de PvdA stageplekken te creëren voor studenten van bijvoorbeeld de Hanzehogeschool door het laten uitvoeren van een onderzoek naar methoden voor het beter bereiken van het publiek, steunen wij van harte. Wij hopen dat het college deze suggestie meeneemt.

Het idee van de SP een ander potje te zoeken voor de uitvoeringskosten lijkt ons geen goed plan. Kosten in het kader van de Stadjerspas dienen op die post te drukken. Ik heb nog nooit iets gratis zien worden door kosten te verschuiven.

Mevrouw JONGMAN-MOLLEMA (ChristenUnie): M. de v. De pas is indertijd ontwikkeld als algemeen participatiebevorderend instrument voor minima. Evenals de SP hebben wij steeds aangevoerd dat geld voor de minima ook inderdaad bij de minima terecht moet komen. Uit het onderzoek is gebleken dat de B- en C-passen in ieder geval geen geld kosten. Wij waren eerst voornemens voor afschaffing van deze categorieën te pleiten, maar nu blijkt dat zij geen geld kosten delen wij de conclusie van het college, dat het huidige systeem kan worden gehandhaafd. Wij dringen er wel op aan goed in het oog te houden wat er met de pas gebeurt en welk bereik de pas heeft. Daarop zal onzes inziens dieper moeten worden ingegaan. Het college is in gesprek over het systeem voor de kinderactiviteiten, wij zien graag de uitkomst daarvan. Wij zijn niet voor een gratis aanbod, een kleine bijdrage is ook naar onze mening van belang.

De heer GIJSBERTSEN (GroenLinks): M. de v. Op het eerste gezicht geldt hier de zegswijze 'zij dronken een glas, zij deden een plas en lieten de zaak zoals zij was', maar evenals de heer Kouwenhoven is de fractie van GroenLinks daar gelukkig mee. Wij zijn evenals mevrouw Kinds en de heer Koops niet alleen tevreden over het proces, maar ook over het resultaat. GroenLinks heeft de Stadjerspas altijd gesteund, wij achten het een goed middel omdat het minima de mogelijkheid geeft te participeren en iets extra's te doen zonder het bezwaar van stigmatisering. Uit de discussies in de afgelopen jaren blijkt dat deze opzet veel voordelen heeft.

In de discussie zijn bezwaren met betrekking tot de houders van B- en C-passen naar voren gekomen. Wij weten hoeveel die passen kosten en wij weten ook dat het beschikbare geld aan de minima ten goede moet komen. Als dat geld ook naar de houders van B- en C-passen gaat, is het aan ons dat vraagstuk op te lossen, maar het blijkt dat wij die discussie eigenlijk niet meer behoeven te voeren. De vraag is waarom wij niet teruggaan naar de prijzen van 2004. Ook uit deze evaluatie blijkt dat commerciële aanbieders in dat geval interesse hebben. Hoe groter het aanbod, hoe beter het is.

Ik sluit mij aan bij eenieder die heeft aangevoerd, dat de promotie moet worden verbeterd en wij meer aandacht moeten besteden aan de inhoud van de Stadjerspas. Op die terreinen is zeker een slag te maken. Al met al is mijn fractie blij dat de Stadjerspas blijft bestaan.

De heer VERSCHUREN (SP): M. de v. Ik ben in elk geval blij met de brede steun voor het idee de oude systematiek rond de pas te handhaven en daarbij fors in te zetten op acquisitie, verbetering van de pas en vergroting van het bereik. Daarmee kunnen wij nu verder en dat is winst. Ik begrijp dat de hele raad ach-

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.40

ter dit idee staat, met uitzondering van de fractie van GroenLinks. Teruggaan naar de prijzen van 2004 is een optie die is uitgezocht, waarbij het college tot de conclusie is gekomen dat wij dat niet moeten doen. Ik heb de indruk dat de heer Gijsbertsen de discussie hierover wil heropenen.

De heer GIJSBERTSEN (GroenLinks): Ik vraag mij af op grond van welke afweging het college tot deze conclusie is gekomen. Ik heb geen afweging kunnen vinden, hoewel ik mij een aantal argumenten kan voorstellen.

De heer VERSCHUREN (SP): De afweging staat in het stuk, te weten dat het geld kost, wat betekent dat geld dat is gelabeld voor de minima wordt gebruikt voor inkomensondersteuning voor groepen met inkomens die royaal boven het minimum liggen. De overgrote meerderheid is het daarmee blijkbaar eens.

De vraag is gesteld of wij, als iemand een pas heeft aangeschaft, kleine bijdragen moeten vragen voor kinderactiviteiten. De meningen daarover lopen uiteen. Mevrouw Kinds voert aan dat wij dat niet moeten doen, omdat er via de pas al voor is betaald, terwijl anderen van mening zijn dat een heel kleine extra bijdrage aanvaardbaar is. In de brief over de kinderactiviteiten hebben wij aangegeven dat wij dit goed zullen onderzoeken en wij streven naar een regeling die zo weinig mogelijk bureaucratie met zich meebrengt, maar toch recht doet aan het feit dat mensen betalen. Wij bepalen nu nog niet of wij alleen laten betalen voor de Stadspas dan wel ook een kleine betaling per activiteit zullen vragen. Wij hebben afgesproken dat wij deze kwestie zullen onderzoeken en de raad er na de zomer bericht over zal krijgen. Wij zullen daarbij rekening houden met de meningen die hierover naar voren zijn gebracht.

Gevraagd is ook of wij de kosten niet uit een ander potje kunnen dekken. Met de heer Van Leeuwen ben ik van mening dat het daardoor niet goedkoper zal worden, het blijft gemeentelijk geld. Ik vind dat wij daarin geen energie moeten steken.

Het college kent de Stichting Leergeld, met deze stichting vindt overleg plaats, zoals ook overleg wordt gevoerd met het Jeugdsportfonds. In het kader van het Armoedepact zullen wij terzake met voorstellen komen, wij zullen waarschijnlijk met beide instellingen in zee gaan, waarbij wij hen dringend zullen verzoeken een samenwerkingsverband aan te gaan. Ik heb begrepen dat zij daartoe bereid zijn. Ik heb goede hoop dat wij dit kunnen realiseren.

Er zijn ook opmerkingen gemaakt over wat wij moeten doen, namelijk het bereik vergroten, de acquisitie verbeteren en nagaan hoe wij de pas aantrekkelijker kunnen maken. Wij zullen dat doen, na de zomer zal de raad bericht krijgen over de wijze waarop wij dat willen invullen. De suggestie daarbij studenten van de Hanzehogeschool te betrekken neem ik graag mee, maar ik kan niet beoordelen of de studenten de beste mensen zijn voor dit werk. Wellicht kunnen anderen het beter en goedkoper doen.

Mevrouw KINDS (PvdA): Ik heb een vraag gesteld over de regie.

De heer VERSCHUREN (SP): Ik heb de indruk dat de wethouder van jeugdbelid niet de regie over de Stadspas moet voeren, maar als het gaat om jeugdzaken, zal de wethouder dat graag doen.

Mevrouw KINDS (PvdA): Wij hebben een palet met activiteiten die jeugdparticipatie bevorderen, ook voor risicokinderen. Ik wil versnippering voorkomen en zie graag dat een wethouder in het oog houdt of goed, creatief en verstandig te werk wordt gedaan.

De heer GIJSBERTSEN (GroenLinks): M. de v. Ik ben absoluut niet van plan de discussie opnieuw te beginnen, maar ik vind het interessant dat het argument, dat ik in eerste termijn noemde, de kop weer opsteekt. Het is aardig dat de wethouder mijn argument ten aanzien van de B- en C-passen overneemt voor wat betreft de uitvoeringskosten. Het moet allemaal uit het minimabudget worden betaald, u volgt dezelfde redenering, maar u komt tot twee verschillende uitspraken.

Wij steunen het voorstel. Weliswaar zouden wij liever willen teruggaan naar de tarieven van 2004, maar wij moeten niet blijven goochelen met de prijzen.

Z.h.st. wordt conform de conclusie van het voorstel besloten.

11. Voorstel inzake Muziekcentrum. (nr. 11).

De heer KLJNSMA (GroenLinks): M. de v. Drie jaar geleden nam de raad een motie aan waarin werd voorgesteld dat de gemeente borg zou staan voor het Muziekcentrum Groningen. Het nu voorliggende voorstel kan van verschillende kanten worden benaderd. Ten eerste kan de vraag worden gesteld of het

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.41

MCG een verrijking van de culturele infrastructuur betekent. Wij beantwoorden die vraag bevestigend, het MCG is qua opzet aardig, het voorziet in een flink aantal oefenruimten en er wordt op een breed vlak met verschillende podia samengewerkt.

De tweede vraag is of het centrum past in het cultuurbeleid en of het een oplossing biedt voor een acuut probleem. Dat is niet duidelijk. Uit het onderzoek dat het college heeft laten uitvoeren, blijkt het niet en ook een kleine eigen inventarisatie wijst geen tekort aan oefenruimten uit. De vraag is waarom er nu bereidheid is tot borgstelling. Beleidsmatig lijkt er geen reden te zijn om anders dan in 2004 nu wel borg te willen staan.

De derde vraag is of een borgstelling in strijd is met het financiële beleid van de gemeente en hoe wij moeten omgaan met de precedentwerking. Borgstelling is in strijd met het treasurystatuut en het verbaast mij dan ook dat het college dit statuut, dat door de raad is vastgesteld, zomaar opzij zet en voorstelt in dit geval borg te staan. Waarom gaat het college hiermee zo gemakkelijk om? Dezelfde vraag stel ik aan de fracties die het voorstel willen steunen, zeker aan de ChristenUnie en het CDA die destijds de motie hebben ingediend en altijd nauwlettend de gemeentelijke financiën en de verordeningen in het oog houden.

Een tweede vraag aan het college en de voorstanders betreft de precedentwerking. Waarom ondersteunen wij een particuliere ondernemer met winstoogmerk? Met de ondernemer is niets mis, hij heeft een leuk initiatief ontwikkeld, maar het gaat om de rol van de gemeente. De gemeente is er niet voor borg te staan voor dergelijke initiatieven, particulier initiatief gaat gepaard met het nemen van risico's. Dat is het kenmerk van de rolverdeling tussen de gemeente en de ondernemers. Ik hoor hierop graag een reactie van het college en zeker ook van de SP en de PvdA.

Mijn fractie snapt de slappe knieën en de omslag van het college niet, ik roep de voorstanders van het voorstel op nog eens naar hun eigen uitgangspunten te kijken voordat zij het steunen. Beleidsmatig en principieel zijn er geen redenen voor het steunen van het voorstel.

Mevrouw JONGMAN-MOLLEMA (ChristenUnie): M. de v. Na veel politieke discussie over het Muziekcentrum, ook drie jaar geleden in de raadsvergadering van april, staan wij nu voor de afronding. Er is sinds april 2004 veel gebeurd. Onze fractie concludeert aan de hand van de motie van april 2004 dat het college de nek heeft uitgestoken door het geheel goed te bekijken en af te wegen en vervolgens positief te adviseren over de borgstelling. Wij zijn er erg blij mee en verwachten, in tegenstelling tot GroenLinks, dat hierdoor geen discussies over oefenruimten meer nodig zullen zijn, omdat mensen in de stad, die op de een of andere manier iets willen met muziek, dat in het Muziekcentrum zullen kunnen doen.

De heer KLIJNSMA (GroenLinks): Waaruit concludeert u dat er een gebrek aan oefenruimten is?

Mevrouw JONGMAN-MOLLEMA (ChristenUnie): Waaruit leidt u af dat er voldoende ruimte is? Uit meerdere onderzoeken leiden wij af dat over deze vraag kan worden gediscussieerd, ik concludeer uit deze onderzoeken en uit het feit dat verschillende partijen er behoorlijk wat geld in hebben gestoken en beschikbaar het centrum levensvatbaar achten, dat het zal voorzien in een leemte in de stad.

De heer Klijsma heeft om een reactie op het voorstel inzake de borgstelling gevraagd. Wij kunnen zonder meer een bijdrage beschikbaar stellen, maar daar zal GroenLinks niet voor zijn. Wij hebben in 2004 de motie aangenomen en het treasurystatuut in 2005 vastgesteld. In dat opzicht is dit voorstel een vervolg op eerder gewenst beleid en het is niet goed daarop terug te komen. Uiteindelijk zal de borgstelling tot nihil worden teruggebracht, daaruit blijkt dat wij een tijdelijke faciliteit bieden.

Wij beschouwen het Muziekcentrum als een prachtige aanvulling op de mogelijkheden voor muziekbeoefening in de stad.

De heer EVENHUIS (VVD): M. de v. Wij zijn door onze spreektijd heen, daarom zal ik volstaan met een stemverklaring.

GroenLinks spreekt over slappe knieën, wij noemen het college moedig nu het een vervolg geeft aan een besluit dat de raad drie jaar geleden heeft genomen. Er waren twee adviezen, het eerste zat vol twijfels en het tweede was positief. Na veel wikken en wegen, wat niet anders kan gezien de lange duur, adviseert het college positief. Wij steunen het college daarin en spreken waardering uit voor het moedige plan van de heer Ruud de Vries. Wij hebben ook waardering voor mevrouw Jongman die een meerderheid achter haar motie kreeg.

De heer BOLHUIS (Stads partij Groningen): M. de v. In de raadsvergadering van 28 april 2004 heeft de Stads partij de motie gesteund, waarin wordt voorgesteld een borgstelling van € 50.000,- te verlenen ten behoeve van de financiering van het Muziekcentrum Groningen. Een voorwaarde daarbij was dat een

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.42

onderzoek naar het bedrijfsplan positief zou uitvallen. De resultaten zijn bekend, het onderzoek heeft tot een negatief oordeel geleid.

De belangrijkste reden voor de Stadspartij voor het steunen van de motie was het gebrek aan oefenruimte in de stad. Naar aanleiding van onze mondelinge vragen over de situatie bij de Stichting Oefenruimten Groningen in 2005 heeft het college onderzocht hoe het staat met het tekort aan goede en betaalbare oefenruimten. Uit de inventarisatie is gebleken dat de problemen behoorlijk meevallen, maar de Stadspartij was niet overtuigd en heeft zelf, ook nog deze week, onderzoek gedaan. Daaruit is ons gebleken dat er voldoende oefenruimten zijn. In het bijzonder de uitbreiding van de oefenruimten bij Het Viaduct met vijf nieuwe ruimten heeft ertoe geleid dat er geen echte wachtlijsten meer zijn. Bij navraag bij andere verhuurders hebben wij hetzelfde antwoord gekregen.

Daarnaast hebben wij grote twijfels over het concept Muziekcentrum. Ik zal een voorbeeld noemen, maar er zijn er meer. Enkele jaren geleden startte de Noodingang in Tynaarlo met precies dezelfde formule als Muziekcentrum Groningen voor ogen staat: het verhuren van oefen- en lesruimten, een podium, een horecavoorziening, een boekingsbureau en ondersteuning van beginnende bands bij juridische zaken. Nu verhuurt men daar alleen nog incidenteel oefenruimte, de studio is afgestoten en de rest van de plannen heeft men niet kunnen realiseren. Ook het Muziekcentrum Groningen wil een nieuwe studio realiseren, terwijl de ene na de andere studio de deuren sluit. In dit digitale tijdperk kan iedereen met enige zelfstudie en oefening gebruik maken van professionele programma's, zoals Protools en Q-base en met uitnemende samples eigen opnamen maken waar hij maar wil: thuis, in een garage of een slaapkamer. Dat wordt veel gedaan. Alleen studio's in het topsegment hebben een kans op overleven, wij vinden het zeer gewaagd met een nieuwe kleine studio te beginnen. De behoefte in Groningen en omstreken is al behoorlijk afgedekt.

Deze factoren, het slecht uitgevallen externe onderzoek en het feit dat er geen gebrek is aan oefenruimten, hebben ons doen besluiten niet in te stemmen met de borgstelling.

De heer KOOPS (CDA): M. de v. Andere sprekers hebben er al op gewezen dat het over drie dagen precies drie jaar geleden is dat wij over dit dossier hebben gediscussieerd. Daarbij is een motie van de ChristenUnie en het CDA inzake een borgstelling ter tafel gekomen, die voorzag in een borg van € 50.000,- af te bouwen in drie jaar, op voorwaarde dat de financiering zou zijn geregeld en er een positief advies op grond van een onderzoek zou zijn. De financiers zijn gevonden, er is een onderzoek uitgevoerd met een positief resultaat en daarnaast is er een kritisch rapport, dat door de ondernemer behoorlijk is weerlegd. Blijkbaar is het college tot de conclusie gekomen dat het op deze manier kan. Ik heb er geen zin in de discussie van drie jaar geleden over te doen. Wij zijn gelukkig met dit voorstel en zullen het dan ook steunen.

De heer KLIJNSMA (GroenLinks): Mag ik het CDA om een reactie vragen op de vragen die ik heb gesteld?

De heer KOOPS (CDA): De ChristenUnie heeft op deze vragen al een antwoord gegeven. In verband met het treasurystatuut wijs ik op de collegebrief, waarin staat dat het college voor dit geval het statuut even op een zijspoor zet. Gelet op de tijdelijkheid kunnen wij daarmee leven.

De heer VAN LEEUWEN (Student en Stad): M. de v. Ik kan mij tot op zekere hoogte vinden in de vragen die door de heer Klijsma zijn gesteld. Daar staat tegenover dat zij zeker voor een deel zijn weerlegd door bijdragen van andere partijen, hoewel een en ander natuurlijk ook afhangt van de gekozen insteek. Ik heb vooral belangstelling voor de volgende kwestie. Hoewel commerciële partijen zijn gevonden voor de financiering van € 50.000,- en er een kritisch rapport is, lijkt er toch voldoende vertrouwen te zijn in de exploitatie van de extra oefenruimten. Intussen zijn er echter, aldus de heer Bolhuis, andere repetitieruimten bijgekomen. Ik vraag mij af of dat gegeven eerdere onderzoeken in een ander licht plaatsen. Overigens is het geen taak van de raad zich tot in dit soort details met dergelijke zaken bezig te houden, ik kan mij dan ook redelijk goed vinden in de lijn die het college heeft gekozen.

De heer LUHOFF (D66): M. de v. De motie van april 2004 hebben wij niet gesteund, omdat de overheid naar onze mening geen subsidies moet geven aan commerciële bedrijven. In de motie, die niettemin is aangenomen, waren twee voorwaarden opgenomen waaraan is voldaan en wij kunnen achteraf niet zeggen: sorry, het gaat niet door. Wij zullen het voorstel dan ook steunen.

Verslag gemeenteraad 25 april 2007

16.43

De heer VAN DER HEIJDT (PvdA): M. de v. Wij hebben indertijd de motie mede ondertekend en wij kunnen ons nog steeds vinden in het concept van het Muziekcentrum.

Dat wordt afgeweken van het treasurystatuut is niet meer dan redelijk omdat het op 21 november 2005 is vastgesteld, terwijl de motie over de borgstelling van april 2004 dateert. De motie is derhalve rechtsgeldig.

De adviezen in de rapporten lopen nogal uiteen, maar een doorslaggevend argument is dat een financiële instelling en een vastgoedonderneming bereid zijn € 1,5 miljoen te investeren.

Wij kunnen nu constateren dat er in Groningen geen tekort aan oefenruimten meer zal zijn, dat is een positief aspect.

Wij stemmen met het voorstel in.

De heer KLIJNSMA (GroenLinks): Kan de PvdA ingaan op mijn vraag over de precedentwerking?

De heer VAN DER HEIJDT (PvdA): Van precedentwerking zal geen sprake zijn, omdat in het treasurystatuut van 2005 is vastgesteld dat de gemeente geen borgstellingen meer zal verlenen. Omdat de motie uit 2004 dateert, is zij rechtsgeldig. Weliswaar is het misschien vreemd dat wij er drie jaar laten nog over moeten spreken, maar de motie is wat ons betreft leidend.

De heer SCHAAF (SP): M. de v. Ik sluit mij aan bij de bijdragen van het CDA, de PvdA en D66. Ik heb begrepen dat de discussie hierover drie jaar geleden op het scherp van de snede is gevoerd, waarbij alle principiële kwesties aan de orde zijn geweest. Destijds is een afweging gemaakt en de SP steunde de motie. Wij hebben nu een reeks van argumenten pro en contra gehoord en het college heeft een afweging gemaakt die wij, gezien de stukken, kunnen steunen.

De heer DIJKSTRA (PvdA): M. de v. Er ligt al enkele jaren een motie met een duidelijke wens van de raad en een aantal duidelijke voorwaarden. Het college heeft geconcludeerd dat het MCG aan die voorwaarden heeft voldaan. Ik kan niet ontkennen dat wij even hebben getwijfeld, omdat in de verschillende rapportages verschillen van inzicht naar voren kwamen. Daarom hebben wij de initiatiefnemer gevraagd te reageren. Het college is ook door de uitgebreide schriftelijke reactie overtuigd geraakt, zeker voor wat betreft de behoeften van potentiële gebruikers en de haalbaarheid. Het MCG is een aanvulling op bestaande voorzieningen en ook op de oefenruimten die worden aangeboden door Het Viaduct.

In dit bijzondere geval wijken wij af van de huidige regelgeving, maar de regels zijn duidelijk en het zal dan ook bij dit incidentele geval blijven. Het hek is zeker niet van de dam.

De vorige week heb ik, nadat het college het besluit had genomen, mijzelf op de hoogte gesteld van de ontwikkeling bij het MCG. Ik heb gesproken met vertegenwoordigers van de investeerders, de eigenaren van het pand, die vertrouwen in de onderneming hebben uitgesproken. Tevens heb ik gesproken met een enthousiaste ondernemer die op de publieke tribune zit en die sinds 2001 bezig is met het realiseren van zijn droom.

Ik heb een rondgang gemaakt en ben onder de indruk van de voorzieningen en maatregelen die worden getroffen voor bijvoorbeeld gehandicapten. Daardoor zijn burgemeester en wethouders gesterkt in hun besluit de motie uit te voeren.

De heer KLIJNSMA (GroenLinks): Ik moet constateren dat college en raad erg soepel met hun regelgeving omgaan en niet willen kijken naar veranderende situaties. In de afgelopen drie jaar is er wel iets veranderd, bijvoorbeeld door de vier nieuwe oefenruimten bij Het Viaduct. Wie veranderingen niet onder ogen wil zien, blijft doorgaan op dezelfde weg. U zult begrijpen dat mijn fractie het voorstel niet steunt, wat niets afdoet aan onze waardering voor de ondernemer, maar dat is een heel andere kwestie.

Z.h.st wordt conform de conclusie van het voorstel besloten, onder aantekening dat de fracties van de Stadspartij Groningen en GroenLinks geacht wensen te worden te hebben tegengestemd.

De VOORZITTER sluit te 22.10 uur de vergadering.

Bijlage - Vragen ChristenUnie over illegale lozingen ARCG (vragenuur)



Mondelinge vragen ex artikel 39 betreffende illegale lozingen ARCG

Groningen, 16 april 2007

Geacht College,

In het Dagblad van het Noorden van 12 april 2007 is een tweetal artikelen opgenomen die gaan over de illegale lozingen in het verzorgingsgebied van het Waterschap Hunze en Aa's, gelegen op het grondgebied van de gemeente Groningen.

Op dezelfde dag gaf de gemeente aan te willen werken aan de duurzaamst inkopende stad van Nederland. Deze zaken lijken te conflicteren. Wethouder Jannie Visscher (SP) is q.q. voorzitter van de ARCG en daarmee verantwoordelijk voor de gang van zaken.

Daarom wil de ChristenUnie van het college graag antwoord op de volgende vragen:

1. Is het college bekend met de artikelen in het Dagblad van 12 april jl.?
2. Geeft het artikel een juiste weergave van de feiten? Zo, nee, wat is volgens u de correcte weergave?
3. Er van uitgaande dat het Waterschap de ARCG heeft gewaarschuwd, wat heeft het college gedaan om verdere milieuschade te voorkomen?
4. Hoe kan het dat de lozingen gedurende langere periodes hebben kunnen plaatsvinden?
5. Wat heeft het college sinds 12 april gedaan om te voorkomen dat er opnieuw tot beboeting van de ARCG wordt overgegaan?
6. Wat heeft de gemeente Groningen gedaan, c.q. gaat u doen om verdere vervuiling van het milieu met stoffen als kwik en cadmium te voorkomen dan wel tot een minimum te beperken?
7. Hoe valt het optreden van de ARCG te rijmen met de ambitie van dit college om als gemeente Groningen aanspraak te maken op de kwalificatie "Meest Duurzame Stad van Nederland"?

Namens de ChristenUniefractie,

Inge Jongman-Mollema

David de Jong

Raadsvoorstel - Interpellatie ChristenUnie over bouwplan Arduinlaan



Verzoek tot interpellatie over **bouwplan Diamantlaan/Arduinlaan (Vinkhuizen)** bij de raadsvergadering van 25 april 2007 (spoedeisend vanwege de mogelijkheid dat wordt begonnen met de bouw voor de vaststelling van het bestemmingsplan)

Geacht College,

In mei 2005 werd de ChristenUnie-fractie op de hoogte gebracht door bewoners van de Zandsteenlaan over op handen zijnde plannen voor de bouw van een appartementengebouw voor dementerende bejaarden op de hoek van de Diamantlaan/Arduinlaan. We zijn daar op bezoek geweest en ons op de hoogte gesteld van de feiten, waarna we contact hebben opgenomen met de Huismeesters, opdrachtgever van de bouw. In een commissievergadering van Ruimte en Verkeer van 22 juni 2005 hebben we de zaak aan de orde gesteld in de rondvraag en het college beloofde hierop schriftelijk terug te komen. De ChristenUnie is en was van mening dat een dergelijke voorziening beter op zijn plaats zou zijn naast de Leon van Gelderschool, alwaar de hoogte geen probleem is en betere parkeerfaciliteiten kunnen worden gemaakt.

In de commissievergadering van 1 november 2006 heeft mijn fractie de kwestie opnieuw aan de orde gesteld, vanwege het ter inzage gelegde ontwerp bestemmingsplan Vinkhuizen. Hierin wordt de bouw van dit complex mogelijk gemaakt. Het college gaf aan dat hierop teruggekomen kan worden bij de definitieve vaststelling van het bestemmingsplan in de gemeenteraad. Nu blijkt dat vaststelling van het plan niet voorzien is voor juni van dit jaar.

Op 13 maart 2007 vond in de Leon van Gelderschool een bijeenkomst plaats in het kader van het Nieuw Lokaal Akkoord en bij die gelegenheid kwam de ChristenUniefractie erachter dat de beoogde bouwlocatie reeds van het bestaande groen was ontdaan en het leek of ieder moment met de bouw kon worden begonnen. Wethouder De Vries was bij deze bijeenkomst aanwezig en beloofde uit te zoeken hoe het zat. De volgende dag was er een commissievergadering van de commissie Ruimte en Wonen en bij die gelegenheid heb ik het college om opheldering gevraagd. Kort voor de raadsvergadering kwam een brief waarin werd aangegeven dat er al inspraak was geweest, bijna geen bezwaren, de bouwvergunning was al verleend volgens een procedure WRO 19.2 en er lijkt sprake te zijn van een onomkeerbare zaak.

De ChristenUnie vindt dat dit absoluut niet kan. We zijn zeer teleurgesteld dat gemaakte afspraken door het college niet worden nagekomen en betreuren de gang van zaken ten zeerste. Daarom willen we dat het college alles in het werk stelt om een discussie over dit bouwplan, dan wel het bestemmingsplan te entameren, om te zien of voldoende steun voor dit plan in de raad aanwezig is, dan wel omgezien moet worden naar een passender locatie. Als dit vervolgens tot juridische problemen leidt is dit slechts te wijten aan onzorgvuldig handelen van het college.

Raadsvoorstel - Interpellatie ChristenUnie over bouwplan Arduinlaan

Mijn dringende vraag aan het college is dan ook of u bereid bent de discussie over onderhavig bouwplan met de raad aan te gaan, zoals u op meerdere momenten in de procedure hebt beloofd? Ik hoop dat het indienen van een motie met deze strekking niet noodzakelijk is, omdat ik aanneem dat deze raad van mening is dat afspraken, gedaan door het college, dienen te worden nagekomen.

Namens de ChristenUniefractie,

David de Jong

Raadsvoorstel - Interpellatie ChristenUnie bouwplan Bloemhof



Verzoek tot interpellatie over **bouwplan Bloemhof (locatie Waterbedrijf Van Kerckhofstraat/Singelweg)** bij de raadsvergadering van 25 april 2007 (spoedeisend vanwege de mogelijkheid dat deze of komende maand een bouwvergunning wordt afgegeven)

Geacht college,

In de afgelopen week heeft een aantal fracties uit de gemeenteraad een bezoek gebracht aan bewoners van de Singelweg in het kader van de plannen voor de bouw van het project de Bloemhof van de ontwikkelaar Proper Stok (andere fracties deden dat al eerder)

Bij dit bouwplan is het opnieuw noodzakelijk dat gebruik wordt gemaakt van artikel 19.2 WRO vanwege overschrijding van de rooilijn aan de Van Kerckhofzijde van het gebouw. Overigens zouden er qua bestemmingsplan geen beletselen zijn om een bouwvergunning te verstrekken. Het bestemmingsplan dateert van 2001 (CiGa)

Het is buiten twijfel dat het college en de gehele raad de bouw van CiBoGa zo spoedig mogelijk wil hervatten. Het feit dat morgen de eerste paal wordt geslagen voor de Trezoor, zeer nabij de locatie waar we nu over spreken, wordt zeer gewaardeerd.

De plannen voor de Bloemhof zijn in een laat stadium aan de omwonenden voorgelegd (september 2006) en de bezwaren die zijn ingediend lijken gezien het bestemmingsplan voor een deel hout te snijden. In het bestemmingsplan is voor deze locatie een bouwhoogte aangegeven van 3/5 etages. Het hele bouwplan bestaat uit 5 etages, maar in het bestemmingsplan is ook aangegeven:

“Aan de randen van de bouwblokkenstructuur dient aansluiting te worden gezocht bij de lagere bebouwing in het bestaande gebied, met uitzondering van te realiseren hoogteaccenten ter markering van het CiGa-terrein als geheel van een belangrijke ontsluiting van het bronpunt (alinea 6.2, pagina 62.)”

Deze zin lijkt aan te geven dat een logische overgang tussen de Singelweg en de nieuwbouw dient te worden gemaakt en in eerdere plannen en de alternatieven van de buurt was ook sprake van drie bouwlagen ter hoogte van de Singelweg.

De nu geplande bouw van 5 etages ter hoogte van de Singelweg heeft een stevige impact op de bestaande bebouwing en lijkt daarmee niet tegemoet te komen aan de tekst van het bestemmingsplan.

Verder geeft het bestemmingsplan aan dat op de begane grond slechts 25% mag worden gebruikt voor niet-woondoelinden. Op deze locatie is ook het voormalige GEB-gebouw gevestigd dat alleen al 37% van deze ruimte gebruikt.

Raadsvoorstel - Interpellatie ChristenUnie bouwplan Bloemhof

Citaat:

Andere functies dan wonen zijn uitsluitend toegestaan:

- tot een maximum oppervlakte van 25% per bouwblok op de begane grond, en
- mits deze functies georiënteerd zijn op de openbare ruimte rond het bouwblok

In de Bloemhof is de gehele begane grond gereserveerd voor niet-woondoeleinden.

De ChristenUnie-fractie wil graag dat er zo spoedig mogelijk kan worden begonnen met de bouw van starterswoningen op deze locatie, maar is er niet van overtuigd dat de bezwaren van omwonenden terzijde geschoven kunnen worden op basis van het vigerende bestemmingsplan. Liever zien wij dat wanneer de plannen niet in overeenstemming zijn met het bestemmingsplan, deze in overleg met de bewoners zodanig worden aangepast, dat ze passen binnen het bestemmingsplan en zijn besproken met belanghebbenden en omwonenden.

Daarom willen we het college verzoeken om een extra toets op de juridische haalbaarheid van onderhavig plan wordt uitgevoerd door een terzake deskundige externe partij, voordat de bouwvergunning wordt verleend en dat de raad hiervan op de hoogte wordt gebracht.

We hebben hiervoor een motie gemaakt, maar we hopen dat het college bereid is deze toezegging aan de raad te doen.

Namens de ChristenUnie-fractie,

David de Jong

Raadsbesluit inzake Uitwerking initiatiefvoorstel . . .

25 april 2007.
Nr. 10.
Uitwerking initiatiefvoorstel Stadjerspas/Kinderparticipatie.

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 april 2007 (bijlage raadsverslag nr. 12);

HEEFT BESLOTEN:

de Stadjerspas op de huidige wijze en met het huidige budget te continueren.

Gedaan te Groningen ter openbare raadsvergadering van 25 april 2007.

De griffier, De voorzitter,

D.H. Vrieling.

J. Wallage.

Raadsvoorstel - Uitwerking initiatiefvoorstel Stadsjerspas/Kinderparticipatie . . .

RAADSVOORSTEL:

2006-2007

Ons kenmerk: BD 07.1366046

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Uitwerking initiatiefvoorstel Stadsjerspas/Kinderparticipatie

Groningen,

Aan de raad,

Op 28 juni 2006 heeft uw raad het initiatiefvoorstel Stadsjerspas/Kinderparticipatie aangenomen. U hebt ons college verzocht te onderzoeken wat de effecten zouden zijn van de in uw voorstel genoemde scenario's voor de Stadsjerspas op het gebied van het bereik, de uitvoeringskosten en voor de (eventuele) stigmatiserende werking.

Het gaat om de volgende zes scenario's:

- huidige pas gratis verstrekken aan minimagezinnen en voor anderen te koop aanbieden tegen het huidige B- en C-tarief;
 - huidige pas gratis verstrekken en B- en C-categorie afschaffen;
- van beide voorgaande opties wil uw raad tevens onderzocht hebben wat de gevolgen zijn bij gratis verstrekking van de pas tot 18 jaar en verstrekking van de pas voor € 5,- aan de huidige (volwassen) A-categorie;
- handhaven huidige A-pas tegen een tarief van € 5,-; afschaffen van de B- en C-pas;
 - handhaven van de huidige pas, maar tegen het oude, lagere tarief van 2004;
 - gratis verstrekken van de A-pas en dit compenseren uit een verhoging van de B- en C-pas;
 - handhaving van de huidige pas tegen de huidige tarieven.

Uitwerking initiatiefvoorstel.

In de aan dit raadsvoorstel toegevoegde bijlagen (de nota Uitwerking initiatiefvoorstel Stadsjerspas/Kinderparticipatie + 6 bijlagen) hebben wij de bovengenoemde scenario's voor u uitgewerkt.

Wij willen uw raad niet aanraden de Stadsjerspas alleen (gratis) voor de minima ter beschikking te stellen. Het is stigmatiserend voor de doelgroep en bovendien denken wij dat een aantal (commerciële) aanbieders hierom zal afhaken.

Wij vinden het bovendien nog maar de vraag of het bereik onder minima door het gratis ter beschikking stellen van de Stadsjerspas vergroot zal worden. Wij verwachten in dit opzicht veel meer van een goede mix van maatregelen op het

Raadsvoorstel - Uitwerking initiatiefvoorstel Stadsjerspas/Kinderparticipatie . . .

2

gebied van product, prijs, promotie en distributie.

Een toename van het gebruik van de pas zal in de regel leiden tot meer uitvoeringskosten. Bovendien zullen de kosten voor de afkoop van de kortingen het beschikbare budget overstijgen. En daarnaast zal het gratis ter beschikking stellen van de pas aan de A-categorie, evenals het afschaffen van de B- en C-passen, een forse inkomstenderving tot gevolg hebben.

Het duurder maken of afschaffen van de B- en C-passen pakt bovendien stigmatiserend uit. Overigens maakt de deelname van de B- en C-pashouders de Stadsjerspas juist interessant voor de deelnemende (commerciële) bedrijven en instellingen.

Bezuinigen op de uitvoeringskosten vinden wij geen goede keuze. In 2004 en 2005 is er in totaal € 125.000,-- op het budget voor de Stadsjerspas bezuinigd en daarmee is de rek eruit. Verdergaande bezuinigingen zullen ingrijpende gevolgen hebben voor het bereik en de kwaliteit van zowel de pas zelf als de activiteiten.

Besluit.

Op 10 januari zijn de uitwerking van de scenario's, de bijbehorende collegebrief en de antwoorden op aanvullende vragen besproken in de raadscommissie Werk en Inkomen. Daar is over het vervolg van de discussie afgesproken dat de suggestie van het college om de Stadsjerspas op de huidige wijze en met het huidige budget te continueren als voorstel aan de raad gedaan zal worden.

In het debat is verder door verschillende partijen instemmend gereageerd op het voornemen van het college om te gaan onderzoeken hoe de waarde van de pas uitgebreid kan worden, en hoe met gerichte promotieacties de doelgroepen (met name jongeren) beter bereikt kunnen worden. Die onderzoeken zullen plaatsvinden en de uitkomsten ervan zullen meegenomen worden bij de voorbereiding van de Stadsjerspas 2008.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:
de Stadsjerspas op de huidige wijze en met het huidige budget te continueren.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Wijziging initiatiefvoorstel Stadspartij Poeleplein



Groningen, 16 april 2007,

Geachte raadsleden, Geacht College,

Naar aanleiding van het pré-advies op ons initiatiefvoorstel 'Knelpunten Poeleplein' heeft de Stadspartij, na overleg met de betrokken (horeca) ondernemers en andere belanghebbenden, besloten een wijziging in het voorstel aan te brengen waarover wij u in deze brief informeren. Dit gewijzigde voorstel willen wij op de agenda plaatsen van de raadsvergadering van 25 april a.s.

Wij verzoeken u middels deze brief deze wijziging mee te nemen bij de behandeling van het voorstel.

De wijziging:

Alles wat betrekking heeft op het onderwerp (palm)bomen in het oorspronkelijke voorstel wordt uit het voorstel gehaald.

Deze bomen zijn in onze ogen niet van doorslaggevend belang voor de uitvoering van ons voorstel en moeten dan ook zeker geen struikelblok gaan vormen in de te voeren discussie over het voorstel.

De essentie van ons voorstel.

De Stadspartij, de horecaondernemers en winkeliers van de Poelestraat, Marketing Groningen, Groninger City Club en de Koninklijke Horecabond Noord-Nederland stellen vast dat er op het Poeleplein een tekort is ontstaan aan terrasruimte doordat het aantal horecazaken is toegenomen van 3 naar 10, wat het directe gevolg is van de beslissing van de gemeenteraad met betrekking tot de Horecanota 2005.

Het terraseiland in de huidige vorm kan aan die vraag niet voldoen en daarom wordt voorgesteld het eiland uit de straat te halen en te herplaatsen op een andere locatie. Mogelijke locaties daarvoor zijn het Damsterdiep of de Nieuwe Markt.

De horecazaken aan het plein worden toegestaan een terras aan hun gevel in te richten met inachtneming van een vrij te houden en gemarkeerd looppad van ongeveer 5 meter breed zodat er geen belemmeringen ontstaan voor de hulpverleningsdiensten en bevoorrading. De betrokken horecaondernemers sluiten een convenant met de gemeente over de precieze inrichting van het plein zodat er geen sprake van wildgroei zal zijn en er een uniforme sfeer en aankleding ontstaat.

Raadsvoorstel - Wijziging initiatiefvoorstel Stadspartij Poeleplein

Het Poeleplein kan daarmee een welkome aanvulling gaan vormen op het verblijfsklimaat in onze binnenstad. Zeker ook van belang zijn de ontwikkelingen aan de Nieuwe Markt waarvoor de Poelestraat een belangrijke aanlooproute zal zijn. Daardoor zullen er meer bezoekers in de straat komen wat ten goede komt aan de winkeliers in de Poelestraat.

De kosten.

Door het weglaten van de (palm)bomen kan er aanzienlijk worden bespaard op het totale kostenplaatje. (Zie kostenraming oorspronkelijk voorstel)
Wij zijn en blijven van mening dat het gerechtvaardigd is dat de gemeente de kosten van dit voorstel voor haar rekening neemt omdat er hier sprake is van een substantiële verbetering van het verblijfsklimaat die het belang van de individuele ondernemer overstijgt. Er zijn verscheidene gelijksoortige projecten te noemen waarbij de gemeente de kosten voor een ruimtelijke herindeling draagt zoals de inrichting van de Westerhaven, de herinrichting van de Folkingestraat of simpelweg de bestrating van de Grote Markt die met zijn vele terrassen flink bijdraagt aan de sfeer en het verblijfsklimaat in onze binnenstad. Het argument dat alleen de horecaondernemers profiteren van dit voorstel is in onze ogen dan ook nogal 'kort door de bocht'.

Wij vertrouwen erop dat u, mede door deze brief, in staat bent tijdens de komende raadsvergadering een goede afweging te maken.

Met vriendelijke groet,

Geert Spieker
Stadspartij

Initiatiefvoorstel PvdA " Stedenbanden opnieuw bekeken"



GRIFFIE	
reg.nr.	GRO7.1394951
ingek.	20 APR 2007
class.	-2-07.51
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

Initiatiefvoorstel
"Stedenbanden opnieuw bekeken"



Initiatiefvoorstel PvdA " Stedenbanden opnieuw bekeken"

Groningen, 18 april 2007

Aan de voorzitter van de gemeenteraad van Groningen,

Inleiding

De gemeente Groningen heeft tien stedenbanden over de hele wereld (San Carlos, Tianjin, Newcastle, Oldenburg, Odense, Graz, Zlin, Moermansk, Katowice, en Tallinn). Daarnaast zijn er contacten op projectbasis met Jabalya, Kalinigrad en Michigan. In grote lijnen kennen we in Nederland drie generaties stedenbanden:

- 1) Meteen na de Tweede Wereldoorlog zijn veel stedenbanden aangegaan met Frankrijk, Engeland en vooral ook Duitsland onder het motto 'Nooit meer oorlog'.
- 2) De tweede generatie ontstond in de jaren zeventig waarin progressieve steden banden aangingen met steden in de Derde Wereld om samen te werken aan een rechtvaardiger wereld.
- 3) De derde generatie stamt uit de jaren 80/90. Na de val van de muur gingen veel steden banden aan met steden uit het voormalig Oostblok en werden er ook tripartite banden gelegd tussen steden in de Eerste, Tweede en Derde wereld.

Het is niet altijd even duidelijk wat de ontstaansgeschiedenis, aard, doel, organisatie en financiën van Groningse stedenbanden is. Sommige stedenbanden richten zich op ontwikkelingssamenwerking, andere zijn vooral economisch van aard, sommige contacten zijn zeer sporadisch en een aantal stedenbanden kan slapend genoemd worden. In de begroting staat 146.000 euro gereserveerd voor internationale contacten. Daaruit worden onder ander structurele subsidies betaald aan de stedenbanden met San Carlos en Moermansk, aan het COS en het Vredesinformatiecentrum. Waar contacten met andere steden uit worden gefinancierd en hoeveel ambtelijke ondersteuning daarvoor beschikbaar is, is niet makkelijk na te gaan. Op dit moment is er bij de dienst OCSW geen ambtenaar die zich beleidsinhoudelijk op de stedenbanden richt.

Inhoud stedenband

Er bestaat geen definitie van wat een stedenband is. Wel is er een algemeen beeld dat bij stedenbanden sprake is van regelmatige contacten op velerlei terreinen (onderwijs, cultuur, bedrijfsleven, gezondheidszorg, ruimtelijke ordening) én dat burgers uit beide steden betrokken zijn. Puur economische contacten met steden in het buitenland zijn vanzelfsprekend belangrijk, maar lijken het predicaat stedenband niet te verdienen.

Initiatiefvoorstel PvdA " Stedenbanden opnieuw bekeken"

Relaties met steden in het buitenland zijn in de tijd aan verandering onderhevig. De relatie met Tallinn werd bijvoorbeeld sterk bepaald door financiële middelen die het ministerie van Buitenlandse Zaken beschikbaar stelde in het kader van de opbouw van het voormalig Oostblok. Een ander voorbeeld is de veranderde politieke situatie in Oostenrijk die een discussie op gang bracht over het voortbestaan van de stedenband met Graz. Na de val van de muur is er landelijk gekeken of er zogenaamde tripartite stedenbanden van de grond zouden kunnen komen (bijvoorbeeld Groningen-Zlin-San Carlos, maar dat heeft geen vervolg gekregen).

Aanleiding

De fracties van de PvdA en de ChristenUnie hebben naar aanleiding van een recent werkbezoek aan één van de steden waarmee een stedenband bestaat, verder nagedacht over aard en omvang van de huidige stedenbanden. De fracties constateren, zoals in de inleiding staat aangegeven, dat er vele stedenbanden zijn waarbij niet altijd het doel, nut en noodzaak duidelijk omschreven zijn. Wel zien de fracties dat er in toenemende mate internationale contacten zijn die naast de bestaande stedenbanden worden ontwikkeld.

Daarnaast is het van belang dat Groningen eens in de vier jaar zijn 'buitenlands beleid' herijkt.

Voorstel

We onderscheiden 2 typen stedenbanden, de ideële zoals Moermansk en San Carlos en de stedenbanden die meer sociaal-economisch en cultureel van aard zijn. Bij de laatste denken wij ook aan uitwisselingen op het gebied van onderwijs en op milieutechnisch gebied. Deze 2 soorten stedenbanden willen we behouden, maar er wel selectief mee omgaan. We stellen daarom de volgende uitgangspunten voor:

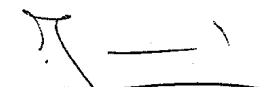
- Een stedenband betreft een duurzame samenwerkingsrelatie tussen steden die over en weer gebaat zijn bij de onderlinge betrokkenheid.
- Bij een stedenband is sprake van continue actie op thema's die er in de betreffende stad werkelijk toe doen.
- Bij een stedenband gaat het zowel om het verlenen van materiële of immateriële hulp als om kennisoverdracht.
- Een stedenband moet inzicht geven in het aantal projecten voor het komende jaar door middel van een jaarplan en op het afgelopen jaar terugblikken met een jaarverslag.

Initiatiefvoorstel PvdA " Stedenbanden opnieuw bekeken"

Besluit:

- I het college van B&W te verzoeken vóór 1 oktober 2007 een beleidsnota stedenbanden aan de raad voor te leggen waarin:
- aan de hand van de door de raad genoemde uitgangspunten een onderbouwde selectie wordt gemaakt van stedenbanden die aan deze uitgangspunten voldoen;
 - een overzicht gegeven wordt uit welke budgetten de internationale contacten worden gefinancierd;
 - een overzicht gegeven wordt hoeveel ambtelijke ondersteuning er jaarlijks wordt ingezet voor stedenbanden;
 - vermeld wordt hoe het college de toekomst ziet van de contacten van 2008 tot 2012 met inachtneming van de hiervoor genoemde uitgangspunten;
- II het college van B&W te verzoeken de onder I bedoelde nota stedenbanden vierjaarlijks te herzien, daarbij acht te slaan op de opgestelde jaarplannen en uitgebrachte jaarverslagen van de verschillende stedenbanden en de nota opnieuw aan de raad voor te leggen.

Namens de PvdA,



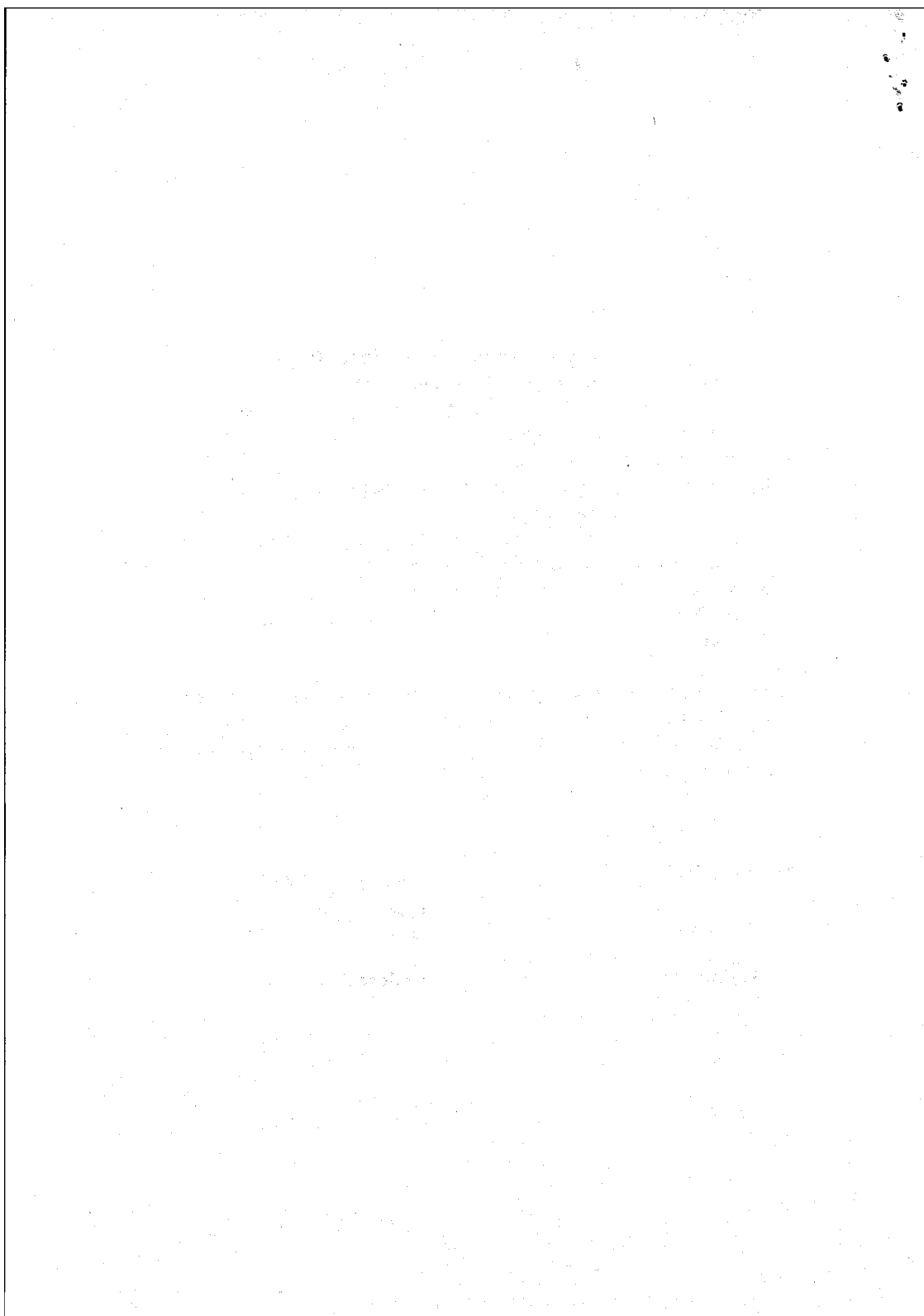
Jacqueline Kinds

Namens de ChristenUnie



Inge Jongman

Initiatiefvoorstel PvdA " Stedenbanden opnieuw bekeken"



Raadsbesluit inzake Wijziging gemeenschappelijke regeling Regio Centraal . . .

25 april 2007.

Nr. 6i.

Wijziging gemeenschappelijke regeling Regio Centraal Groningen.

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 april 2007 (bijlage raadsverslag nr. 10);

HEEFT BESLOTEN:

- I. de wijziging van de gemeenschappelijke regeling Regio Centraal Groningen vast te stellen;
- II. dit besluit te plaatsen in het gemeenteblad en bekend te maken in de Groninger Gezinsbode.

Gedaan te Groningen ter openbare raadsvergadering van 25 april 2007.

De griffier, De voorzitter,

D.H. Vrieling.

J. Wallage.

Raadsvoorstel - Wijziging gemeenschappelijke regeling Regio Centraal . . .

RAADSVOORSTEL:

2006-2007

Ons kenmerk: BD 07.1389197

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Wijziging gemeenschappelijke regeling Regio Centraal Groningen

Groningen,

Aan de raad,

Dit betreft een verzoek van de Regio Centraal Groningen aan de colleges en gemeenteraden van de gemeenten Groningen, Grootegast, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Marum, Slochteren en Zuidhorn tot wijziging van de gemeenschappelijke regeling Regio Centraal Groningen.

In de vergadering van het Algemeen Bestuur van de Regio Centraal Groningen is besloten een tweetal wijzigingen door te voeren in de gemeenschappelijke regeling. De wijziging van de artikelen 8 t/m 17 hebben betrekking op het terugbrengen van het aantal bestuursleden tot 9 leden en wel met dien verstande dat het Algemeen Bestuur en het Dagelijks Bestuur uit hetzelfde 9-tal leden bestaat.

De wijziging van artikel 52 heeft betrekking op een eventuele uittreding van een gemeente uit de gemeenschappelijke regeling en de wijze, waarop de kosten van uittreding worden berekend.

Voor deze wijzigingen in de gemeenschappelijke regeling is het noodzakelijk, dat de colleges, de burgemeester en de gemeenteraad van elke deelnemende gemeente hierover een besluit nemen.

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. de wijziging van de gemeenschappelijke regeling Regio Centraal Groningen vast te stellen;
- II. dit besluit te plaatsen in het gemeenteblad en bekend te maken in de Groninger Gezinsbode.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Wijziging gemeenschappelijke regeling Regio Centraal . . .

2

BESLUIT WIJZIGING GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING REGIO CENTRAAL GRONINGEN

De raden, colleges van Burgemeester en wethouders en de burgemeesters van de gemeenten Groningen, Grootegast, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Marum, Slochteren en Zuidhorn, ieder voor zover zij voor de eigen gemeente bevoegd zijn;

Overwegende, dat het wenselijk is het aantal leden van het Algemeen Bestuur te beperken, alsmede dat het gewenst is de regeling te laten sporen met de thans geldende Gemeentewet en de Wet gemeenschappelijke regelingen en het artikel betreffende het bepalen van de uittreesom nader te omschrijven;

Gelet op de Wet gemeenschappelijke regelingen:

Besluiten:

A. Vast te stellen de wijziging van de volgende artikelen in de gemeenschappelijke regeling Regio Centraal Groningen (3^e wijziging) artikelen 8 tot en met 17:

De organen

Artikel 8

De organen van het lichaam zijn:

- a. het algemeen bestuur,
- b. het dagelijks bestuur en
- c. de voorzitter.

Algemeen Bestuur

Artikel 9

Het algemeen bestuur.

1. Het algemeen bestuur bestaat, naast de voorzitter, uit zoveel leden als er gemeenten deel uitmaken van deze regeling, één lid per deelnemende gemeente .
2. De in het eerste lid bedoelde leden worden benoemd door de raad van de deelnemers. Benoembaar zijn de leden van het college van burgemeester en wethouders.
3. Voor elk lid wordt een plaatsvervanger benoemd op dezelfde wijze als genoemd in lid 2. Ten aanzien van hen zijn de bepalingen van deze regeling van overeenkomstige toepassing.

Artikel 10

1. Het algemeen bestuur staat aan het hoofd van het openbaar lichaam.
2. Aan het algemeen bestuur behoort met betrekking tot de in artikel 5 omschreven taken alle bevoegdheid, welke niet in of ingevolge de bepalingen van deze regeling aan het dagelijks bestuur of aan de voorzitter is opgedragen.

Raadsvoorstel - Wijziging gemeenschappelijke regeling Regio Centraal . . .

3

3. Bij de uitoefening van de taak en de bevoegdheid van het algemeen bestuur vinden de in de gemeentewet gestelde regelen zoveel mogelijk overeenkomstige toepassing.

Artikel 11

1. De leden worden benoemd voor een periode gelijk aan de zittingsduur van de leden van de gemeenteraden. Zij zijn terstond herbenoembaar.
2. Een lid dat ophoudt burgemeester of wethouder van de desbetreffende gemeente te zijn, houdt tevens op lid van het algemeen bestuur te zijn.
3. Een lid kan te allen tijde ontslag vragen.
4. Een lid, dat ontslag heeft gevraagd, blijft zijn functie waarnemen tot zijn opvolger is benoemd; in de benoeming van een nieuw lid wordt binnen acht weken voorzien.
5. Een lid, dat ter vervulling van een tussentijds opgevallen plaats is benoemd, treedt af op het tijdstip, waarop degene, in wiens plaats hij is benoemd, moest aftreden.

Artikel 12

1. Een lid van het algemeen bestuur is gehouden aan de raad die dit lid heeft aangewezen, de door een of meerdere leden van die raad gevraagde inlichtingen te verstrekken.
2. Het verzoek om inlichtingen wordt schriftelijk ter kennis gebracht van het door de raad aangewezen lid van het algemeen bestuur.
3. De verlangde inlichtingen worden, zo mogelijk binnen veertien dagen, schriftelijk aan de raad verstrekt.
4. Indien bij het lid van het algemeen bestuur tegen het verstrekken van de verlangde inlichtingen overwegend bezwaar bestaat, wordt daarvan met redenen omkleed schriftelijk mededeling gedaan overeenkomstig het bepaalde in het derde lid.
5. Een lid van het algemeen bestuur kan door de raad die dit lid heeft aangewezen ter verantwoording worden geroepen voor het door hem in dat bestuur gevoerde beleid.
6. De raad kan dit lid uitnodigen in zijn vergadering te verschijnen teneinde deze verantwoording af te leggen.
7. De raad van een deelnemende gemeente kan een door hem aangewezen lid van het algemeen bestuur ontslag verlenen indien dit lid het vertrouwen van de raad niet meer bezit.

Artikel 13

1. Het algemeen bestuur is gehouden aan de raden van de deelnemende gemeenten de door een of meer leden van die raden gevraagde inlichtingen te verstrekken.
2. Artikel 12, leden 2, 3 en 4 is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 14

1. De leden kunnen beschikken over een meervoudig stemrecht.
2. Het per lid uit te brengen aantal stemmen bedraagt:
 - a. voor het lid dat door de gemeente Groningen is aangewezen: zes stemmen;
 - b. voor het lid dat door de gemeente Hoogezand-Sappemeer is aangewezen: drie stemmen

Raadsvoorstel - Wijziging gemeenschappelijke regeling Regio Centraal . . .

4

3. c. voor de overige gemeenten ieder twee stemmen.

Artikel 15

Het algemeen bestuur vergadert in het openbaar. De deuren worden gesloten indien dit door een vijfde der aanwezige leden wordt verlangd of de voorzitter het nodig acht. De vergadering beslist vervolgens of met gesloten deuren wordt beraadslaagd.

Artikel 16

In een besloten vergadering kan niet worden besloten noch beraadslaagd over

1. voorstellen aangaande artikel 5, tweede lid en artikel 6, over wijziging van de regeling en over toetreding tot en uittreding uit de regeling.
2. a het vaststellen dan wel wijzigen van de begroting;
b het voorlopig vaststellen van de rekening;
3. a..het oprichten van of het deelnemen in stichtingen, maatschappen, vennootschappen en coöperatieve of andere verenigingen, dan wel het ontbinden daarvan of het beëindigen van deelneming;
b.het aangaan van geldleningen of rekening-courantovereenkomsten

Artikel 17

Het algemeen bestuur stelt een reglement van orde vast.

B. In te trekken de artikelen 8 tot en met 17 uit de gemeenschappelijke regeling (wijziging 6 oktober 1999-1^e wijziging).

C. vast te stellen de volgende wijziging :

Artikel 52

1. Elke deelnemende gemeente heeft het recht tot uittreding. Hieraan dient een daartoe strekkend besluit van de raad van die gemeente, van het college van burgemeester en wethouders en van de burgemeester, ieder voor zover zij voor de eigen gemeente bevoegd zijn, ten grondslag te liggen.
2. De uittreding heeft plaats aan het einde van het jaar, drie jaar nadat het besluit is genomen en onherroepelijk is geworden.
3. Een besluit tot uittreding kan niet worden genomen gedurende de eerste vijf jaren na de inwerkingtreding van deze regeling of na de toetreding.
4. Het algemeen bestuur regelt de gevolgen van de uittreding, de financiële gevolgen daaronder begrepen. Het algemeen bestuur bepaalt over hoeveel jaren de uittredende gemeente gehouden is een bijdrage te betalen.
5. Bij de vaststelling van de bijdrage wordt rekening gehouden met de contractuele verplichtingen, de overige kosten soorten welke niet naar verhouding van de uittrede kunnen worden verminderd en een deel van de werknemerslasten die ten laste van en voor het risico van de uittredende gemeente gebracht dient te worden. Het algemeen bestuur beoordeelt tevens wat de consequenties van rentederving zijn met betrekking tot het deel van de huidige BWS- reserve.
6. De uittreding kan, behoudens door het algemeen bestuur toe te staande afwijking,

Raadsvoorstel - Wijziging gemeenschappelijke regeling Regio Centraal . . .

5

slechts plaats hebben, indien de voor de uittreding eventueel noodzakelijke wijziging van de regeling in werking is getreden voor 1 januari van het desbetreffende jaar.

D. Intrekking van artikel 52 zoals opgenomen in de gemeenschappelijke regeling Regio Centraal Groningen gewijzigd 6 oktober 1999 (1^e wijziging).

E.

Te bepalen, dat bovenstaande wijzigingen in werking treden op de eerste dag van de maand volgend op die waarin in alle deelnemende gemeenten de inschrijving in de registers als bedoeld in artikel 27, lid 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen heeft plaatsgehad.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van de raad van de gemeente
op

, voorzitter

, griffier

Aldus vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders van de gemeente
op

, burgemeester

Raadsvoorstel - Wijziging gemeenschappelijke regeling Regio Centraal . . .

6

, secretaris

Aldus vastgesteld de burgemeester van de gemeente
Op

, burgemeester

Ingekomen stukken gemeenteraad 25 april 2007

Lijst ingekomen stukken voor de openbare raadsvergadering op 25 april 2007.

Collegebrieven:

1. Brief d.d. 23 maart inzake project stadsfietsen.
2. Brief d.d. 23 maart inzake aanvullende informatie t.b.v. raadsvergadering.
3. Brief d.d. 28 maart inzake bewijs inkomensondersteunende regelingen.
4. Brief d.d. 28 maart inzake studentenhuysvesting.
5. Brief d.d. 29 maart inzake bestedingsvoorstel budget monumenten 2007.
6. Brief d.d. 29 maart inzake huysvesting wijkposten.
7. Brief d.d. 30 maart inzake voortgangsverslag en uitvoeringsnotitie Integraal Jeugdbeleid.
8. Brief d.d. 30 maart inzake Voortgangsrapportage Huysvestingsbeheer en –beleid.
9. Brief d.d. 30 maart inzake Jeugdpeiling 2006; samenvatting van de uitkomsten en beleidsconsequenties.
10. Brief d.d. 30 maart inzake nieuw invulling schoolmaatschappelijk werk.
11. Brief d.d. 30 maart inzake gratis kinderactiviteiten voor stadspashouders.
12. Brief d.d. 3 april inzake duurzaam inkopen.
13. Brief d.d. 4 april inzake actualisatie PDV/GDV-beleid en de toekomst.
14. Brief d.d. 4 april inzake raadsledenbrief niet-gebruik sociale regelingen.
15. Brief d.d. 4 april inzake Uit de Goot.
16. Brief d.d. 4 april inzake Raadsvoorstel herontwikkeling Damsterdiep.
17. Brief d.d. 4 april inzake Aanstelling in algemene dienst.
18. Brief d.d. 4 april inzake Reacties Groningen: duurzame mobiliteit.
19. Brief d.d. 4 april inzake Inbraakpreventie.
20. Brief d.d. 4 april inzake Evaluatie klantenpanels politie.
21. Brief d.d. 4 april inzake Planning begroting.

Overige ingekomen stukken:

- a. Brief van dhr. Donleben inzake correspondentie met de Bestuursdienst.
- b. Kopie van de brief aan de Toermalijn inzake fietspad Zuidhorn, den Horn, Groningen.
- c. Brief van de VNG inzake het VNG project LOGIN: lokale gezondheidsimpuls.
- d. Mail van de gemeente Drimmelen inzake aangenomen motie deregulering en financiën.
- e. Brief van de Stadspartij inzake initiatiefvoorstel ‘Herinrichting Poeleplein’.
- f. Kopie van de brief aan dhr. Doorlag inzake Programmaraad.
- g. Kopie van de brief van de provincie aan het College van B&W inzake wijzigingen verordening ex art. 212 Gemeentewet.
- h. Mail van mevr. Reinds inzake ‘vrije recreatie’.
- i. Brief van dhr. Van Dijk inzake de tram.
- j. Mail van de fam. Wolbersen inzake straatnaam plan Kliefdiep.
- k. Brief van dhr. Vriesema met verzoek herziening beleid studentenhuysvesting.
- l. Mail van mevr. Riegman inzake subsidie Stadswerkplaats.
- m. Brief van dhr. Meijering inzake eenmalige vuurwerkvrije jaarwisseling en autoloze zondagen.
- n. Circulaire van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties inzake verruiming ontheffing woonplaatsvereiste wethouders.
- o. Brief van FNV Bondgenoten inzake het opknippen van de aanbesteding GGD.

Ingekomen stukken gemeenteraad 25 april 2007

Advies ter afhandeling:

Collegebrieven:

- Brief 1, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 20 en 21 voor kennisgeving aannemen.
- Brief 2 is besproken in raadscommissie Ruimte en Wonen van 4 april (vka).
- Brief 3 op lijst ingekomen brieven van raadscommissie Werk en Inkomen van 9 mei.
- Brief 4 is besproken in raadscommissie Ruimte en Wonen van 4 april, nu betrekken bij agendapunt 7.
- Brief 10 is besproken in raadscommissie Onderwijs en Welzijn (vka).
- Brief 11 en 13 naar raadscommissie Werk en Inkomen ter agendering voor 9 mei.
- Brief 16 behoort bij raadsvoorstel herontwikkeling Damsterdiep (agendapunt 10).
- Mail van de fam. Wolbersen inzake straatnaam plan Kliefdiep.

Overige ingekomen stukken:

- Brieven *a, b, c, d, e, f, g, i, k, l, m, n* en *o* voor kennisgeving aannemen.
- Mail *h* en *j* in handen te stellen van het college ter afhandeling.

Ingekomen stukken gemeenteraad 25 april 2007 (gewijzigde lijst)

Lijst ingekomen stukken voor de openbare raadsvergadering op 25 april 2007.

Collegebrieven:

1. Brief d.d. 23 maart inzake project stadsfietsen.
2. Brief d.d. 23 maart inzake aanvullende informatie t.b.v. raadsvergadering.
3. Brief d.d. 28 maart inzake bewijs inkomensondersteunende regelingen.
4. Brief d.d. 28 maart inzake studentenhuysvesting.
5. Brief d.d. 29 maart inzake bestedingsvoorstel budget monumenten 2007.
6. Brief d.d. 29 maart inzake huysvesting wijkposten.
7. Brief d.d. 30 maart inzake voortgangsverslag en uitvoeringsnotitie Integraal Jeugdbeleid.
8. Brief d.d. 30 maart inzake voortgangsrapportage Huysvestingsbeheer en –beleid.
9. Brief d.d. 30 maart inzake Jeugdpeiling 2006; samenvatting van de uitkomsten en beleidsconsequenties.
10. Brief d.d. 30 maart inzake nieuw invulling schoolmaatschappelijk werk.
11. Brief d.d. 30 maart inzake gratis kinderactiviteiten voor stadspashouders.
12. Brief d.d. 3 april inzake duurzaam inkopen.
13. Brief d.d. 4 april inzake actualisatie PDV/GDV-beleid en de toekomst.
14. Brief d.d. 4 april inzake raadsledenbrief niet-gebruik sociale regelingen.
15. Brief d.d. 4 april inzake rapportage “Uit de Goot”.
16. Brief d.d. 4 april inzake raadsvoorstel herontwikkeling Damsterdiep.
17. Brief d.d. 4 april inzake aanstelling in algemene dienst.
18. Brief d.d. 4 april inzake reacties Groningen: duurzame mobiliteit.
19. Brief d.d. 4 april inzake inbraakpreventie.
20. Brief d.d. 4 april inzake evaluatie klantenpanels politie.
21. Brief d.d. 4 april inzake planning begroting.
22. Brief d.d. 13 april inzake goedkeuring bestemmingsplan Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt.
23. Brief d.d. 18 april inzake “Sport in Beeld” en “Kennis om te Delen” in Lewenborg.
24. Brief d.d. 18 april inzake parkeerplaats P2: Europapark.
25. Brief d.d. 18 april inzake groencompensatie Lewenborg.
26. Brief d.d. 18 april inzake lozing ARCG.
27. Brief d.d. 19 april inzake Jaarverslag Oud en Nieuw.
28. Brief d.d. 19 april inzake eindrapportage Project Onderwijs/Opvang Groningen.
29. Brief d.d. 19 april inzake nieuw tarieven- en subsidiestelsel sport.
30. Brief d.d. 20 april inzake aanvullende informatie t.b.v. raadsvergadering april 2007.
31. Brief d.d. 20 april inzake audit Simplon.
32. Brief d.d. 20 april inzake stedenbouwkundig plan “Achter de Reitdijk”.

Overige ingekomen stukken:

- a. Brief van dhr. Donleben d.d. 21 maart inzake correspondentie met de Bestuursdienst.
- b. Kopie van de brief aan de Toermalijn d.d. 21 maart inzake fietspad Zuidhorn, den Horn, Groningen.
- c. Brief van de VNG inzake het VNG project LOGIN d.d. 23 maart: lokale gezondheidsimpuls.
- d. Mail van de gemeente Drimmelen d.d. 28 maart inzake aangenomen motie deregulering en financiën.

Ingekomen stukken gemeenteraad 25 april 2007 (gewijzigde lijst)

- e. Brief van de Stadspartij d.d. 30 maart inzake initiatiefvoorstel 'Herinrichting Poeleplein'.
- f. Kopie van de brief aan dhr. Doorlag d.d. 30 maart inzake Programmaraad.
- g. Kopie van de brief van de provincie d.d. 30 maart aan het College van B&W inzake wijzigingen verordening ex art. 212 Gemeentewet.
- h. Mail van mevr. Reinds d.d. 3 april inzake 'vrije recreatie'.
- i. Brief van dhr. Van Dijk d.d. 3 april inzake de tram.
- j. Mail van de fam. Wolbersen d.d. 3 april inzake straatnaam plan Kliefdiep.
- k. Brief van dhr. Vriesema d.d. 30 maart met verzoek herziening beleid studentenhuisvesting.
- l. Mail van mevr. Riegman d.d. 11 april inzake subsidie Stadswerkplaats.
- m. Brief van dhr. Meijering d.d. 11 april inzake eenmalige vuurwerkvrije jaarwisseling en autoloze zondagen.
- n. Circulaire van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties d.d. 5 april inzake verruiming ontheffing woonplaatsvereiste wethouders.
- o. Brief van FNV Bondgenoten d.d. 10 april inzake het opknippen van de aanbesteding GGD.
- p. Mail van dhr. Vos d.d. 26 maart inzake stopzetten subsidie voor de Stadswerkplaats.
- q. Mail van mevr. Nieuwenhuis d.d. 29 maart inzake subsidie Stadswerkplaats.
- r. Brief van de VNCO d.d. 13 april inzake richtlijnen welzijn circusdieren van kracht.
- s. Mail van fam. V.d. Burg d.d. 17 april inzake oproep "Walk of Missing".

Advies ter afhandeling:

Collegebrieven:

- Brief 1, 5, 6, 9, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 28, 30 en 32 voor kennisgeving aannemen.
- Brief 2 is besproken in raadscommissie Ruimte en Wonen van 4 april (vka).
- Brief 3 op lijst ingekomen brieven van raadscommissie Werk en Inkomen van 9 mei.
- Brief 4 is besproken in raadscommissie Ruimte en Wonen van 4 april, nu betrekken bij agendapunt 7.
- Brieven 7 en 9 zijn tkn aangenomen in raadscommissie Onderwijs en Welzijn van 11 april.
- Brief 10 is besproken in raadscommissie Onderwijs en Welzijn (vka).
- Brief 11 en 13 naar raadscommissie Werk en Inkomen ter agendering voor 9 mei.
- Brief 16 behoort bij raadsvoorstel herontwikkeling Damsterdiep (agendapunt 10).
- Brief 22 op lijst ingekomen brieven van raadscommissie Ruimte en Wonen van 9 mei.
- Brief 23 op voordracht van presidium agenderen voor cie. Onderwijs en Welzijn van 16 mei.
- Brief 27 naar raadscommissie Financiën en Veiligheid van 16 mei.
- Brief 29 betrekken bij discussienota voor raadscommissie O&W.
- Brief 31 naar raadscommissie O&W samen met standpunt college in deze.

Ingekomen stukken gemeenteraad 25 april 2007 (gewijzigde lijst)

Overige ingekomen stukken:

- Brieven *a, b, c, d, e, f, g, i, k, l, m, n, o, p, q, en r* voor kennisgeving aannemen.
- Mail *h, j en s* in handen te stellen van het college ter afhandeling.

Raadsbesluit inzake Onderzoekbouwplan RUG in de Hortusbuurt. (nr.1)

25 april 2007.
Nr. 6a.
Onderzoekbouwplan RUG in de Hortusbuurt.

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 april 2007 (bijlage raadsverslag nr. 1);

HEEFT BESLOTEN:

- I. de opzet van het onderzoek naar het bouwplan van de RUG in de Hortusbuurt vast te stellen;
- II. een deelnemer voor de begeleidingscommissie uit zijn midden aan te wijzen;
- III. als mede-opdrachtgever van het onderzoek naar het bouwplan van de RUG in de Hortusbuurt een budget voor de geraamde onderzoekskosten beschikbaar te stellen teneinde de helft van de onderzoekskosten te betalen.

Gedaan te Groningen ter openbare raadsvergadering van 25 april 2007.

De griffier, De voorzitter,

D.H. Vrieling.

J. Wallage.

Raadsvoorstel - Onderzoek bouwplan RUG in de Hortusbuurt. (Nr. 1.)

2006-2007.
Raadsvoorstel.
Ons kenmerk: BD 07.1382846.

Onderwerp: Onderzoek bouwplan RUG in de Hortusbuurt.

Groningen,

Aan de raad,

1. Inleiding.

De bewoners van de Hortusbuurt, georganiseerd in het bewonerscomité Hortusbuurt en het Actiecomité Schaduw Hortusbuurt, geven reeds langere tijd aan niet tevreden te zijn met de procesgang zoals die rondom het bouwplan van de RUG aan de Grote Rozenstraat/Grote Kruisstraat is verlopen. Hierover is de afgelopen jaren reeds het nodige gezegd en geschreven. De meest recente ontwikkeling betreft een brief namens de bewonersorganisaties aan ons college (d.d. 15 januari jl.). Uw raad heeft op dezelfde datum een brief ontvangen met een vergelijkbare inhoud.

In de brieven wordt nadrukkelijk verzocht om onderzoek te doen naar de gang van zaken in het verleden rondom dit bouwplan. Als motivering wordt genoemd: "Om het vertrouwen te herstellen is het nodig dat het gemeentebestuur niet alleen vooruit kijkt, maar ook terug wil kijken en verantwoordelijkheid wil nemen voor gemaakte fouten." Tevens zijn door het bewonerscomité en het actiecomité een aantal vragen gesteld, waarop zij in ieder geval antwoord zouden willen hebben, zoals de vraag of het waar is dat een naar hun mening tijdig ingestuurd bezwaarschrift tegen de sloop van het vakwerkhuisje niet in behandeling is genomen.

Ons college heeft vervolgens op 6 februari 2007, bij monde van wethouder De Vries, een onderzoek toegezegd. Dit is ook besproken tijdens de raadscommissie Ruimte en Wonen van 7 februari jl. Dit document bevat een uitwerking van de toen gemaakte afspraken en de wijze waarop het onderzoek kan worden opgezet en uitgevoerd.

2. Onderzoeksopzet.

Ten aanzien van de organisatie van het onderzoek is tijdens de eerdergenoemde raadscommissievergadering afgesproken om het onderzoek te laten uitvoeren door een externe, onafhankelijke onderzoeker. Tevens is besloten een begeleidings-commissie voor de onderzoeker in te stellen. Hierin zijn naast een onafhankelijk voorzitter de bewoners, de gemeenteraad en ons college vertegenwoordigd. Afgesproken is dat ons college een voorstel zou maken voor de vervolgaanpak. De volgende processtappen maken daarvan deel uit.

Raadsvoorstel - Onderzoek bouwplan RUG in de Hortusbuurt. (Nr. 1.)

2

Processtap 1: Opdrachtformulering.

Formele opdrachtgever van het onderzoek zijn het college en de raad van de gemeente Groningen. Zij formuleren de concept-onderzoeksopzet (= dit document).

Als onderzoeksdoel wordt geformuleerd.

Het beschrijven van de processtappen vanaf de start van het ontwikkelen van het stedenbouwkundig plan (1997), waarbinnen het RUG-bouwblok Hortus (Grote Rozenstraat/Grote Kruisstraat)¹ valt, tot heden. Bij ieder stap wordt de rol van de betrokken partijen² uitgelegd en wordt aangegeven of verbeterpunten te formuleren zijn.

Processtap 2: Installatie begeleidingscommissie.

De begeleidingscommissie wordt geïnstalleerd. De begeleidingscommissie heeft als taken:

- adviseren over de organisatie van het onderzoek en de onderzoeksopzet;
- monitoren uitvoering onderzoek;
- verstrekken relevante gegevens aan onderzoeker;
- toetsen concept-eindrapport aan de onderzoeksopzet.

De begeleidingscommissie bestaat uit:

- a. onafhankelijk voorzitter;
- b. vertegenwoordiging Bewonerscomité Hortusbuurt (1);
- c. vertegenwoordiging Actiecomité Schaduw Hortus (1);
- d. vertegenwoordiging raad (1);
- e. vertegenwoordiging college (1);
- f. vertegenwoordiging RUG (1).

Deelname aan de begeleidingscommissie betekent overigens niet dat er geen kritische opmerkingen ten aanzien van de onderzoeksuitkomsten geventileerd mogen worden. Zie hiervoor processtap 5.

Toelichting onafhankelijk voorzitter.

De onafhankelijkheid van deze persoon moet voor alle betrokken partijen als een paal boven water staan. Daarnaast dient deze persoon het vertrouwen te hebben van alle deelnemers van de begeleidingscommissie.

Oud-gedeputeerde J. van Dijk van de provincie Groningen heeft in het verleden als mediator opgetreden bij de ontwikkeling van het nieuwe bouwplan dat de goedkeuring kon wegdragen van zowel de bewoners als de RUG. Voorgesteld wordt daarom de heer Van Dijk te benaderen voor deze opdracht.

Toelichting vertegenwoordiging bewonerscomité Hortusbuurt.

¹ Op basis van het stedenbouwkundig plan RUG/Hortusbuurt is het bestemmingsplan Hortusbuurt/Noorderplantsoen ontwikkeld. Daarbinnen valt het bouwplan van de RUG aan de Grote Rozenstraat.

² De betrokken partijen zijn: bewoners (vertegenwoordigd door het Bewonerscomité Hortusbuurt en het Actiecomité Schaduw Hortusbuurt), RUG, college van B&W en de gemeenteraad.

Raadsvoorstel - Onderzoek bouwplan RUG in de Hortusbuurt. (Nr. 1.)

3

Betrokkenheid van de bewoners werd door alle partijen tijdens de vergadering van de raadscommissie Ruimte en Wonen onderstreept. Derhalve wordt voorgesteld de bewoners in de begeleidingscommissie te laten plaatsnemen. Gevraagd wordt aan het Bewonerscomité Hortusbuurt en het Actiecomité Schaduw Hortusbuurt ieder één vertegenwoordiger aan te wijzen. Dit conform hun uitdrukkelijke wens.

Toelichting vertegenwoordiging raad.

Gevraagd wordt aan het presidium een vertegenwoordiger namens de raad aan te wijzen.

Toelichting vertegenwoordiging RUG.

In dit dossier staan drie partijen centraal, te weten de bouwer (RUG), de omwonenden (waaronder de Bewonersorganisatie) en de vergunningverlener (de gemeente). Het is daarom logisch om ook de RUG in de begeleidingscommissie te laten plaatsnemen, zodat de informatievoorziening vanuit deze partij geregeld is. Gevraagd wordt aan de RUG een vertegenwoordiger aan te wijzen.

Toelichting vertegenwoordiging college.

Voorgesteld wordt om vanuit de Bestuursdienst van de gemeente Groningen iemand in de commissie te laten plaatsnemen. De heer J. Lanenga, als hoofd van het bureau Bestuurlijke en Juridische Zaken van de Bestuursdienst heeft gepaste afstand tot dit dossier en heeft daarnaast kennis heeft van de voor dit dossier relevante wetgeving om een constructieve bijdrage aan de begeleidingscommissie te kunnen leveren. Tevens kan de heer Lanenga de secretarisrol van de begeleidingscommissie op zich nemen.

Aangezien de rol van de dienst RO/EZ ook wordt onderzocht, ligt het niet voor de hand om een inhoudelijk deskundige namens RO/EZ (bijvoorbeeld de projectleider) in de begeleidingscommissie te plaatsen. Aanspreekpunt voor de onderzoeker bij de dienst RO/EZ is de heer B. Popken.

Processtap 3: Opdrachtverstrekking aan externe onderzoeker.

College en raad geven opdracht aan een externe onderzoeker. Dit gebeurt na goedkeuring van de onderzoeksopzet door de begeleidingscommissie.

De externe onderzoeker heeft geen band met de RUG, gemeente of provincie. Dit is om elke (schijn van) belangenverstrengeling te voorkomen. Het is raadzaam te kiezen voor een onafhankelijk, gerenommeerd onderzoeksbureau waarvan de deskundigheid niet ter discussie staat. Voorgesteld wordt daarom bureau Intraval in te huren.

Intraval is een onafhankelijk bureau dat sociaal-wetenschappelijk onderzoek verricht. Het onderzoek is gericht op maatschappelijke vraagstukken die om een duidelijk antwoord vragen. Intraval heeft door haar betrokkenheid, kennis en jarenlange ervaring een reputatie opgebouwd op het gebied van beleidsonderzoek. Het bureau beperkt zich niet tot onderzoek, maar brengt ook beleidsadviezen uit. In het verleden heeft bureau Intraval o.a. de "Evaluatie Toppelzone Groningen" en de "Eindevaluatie herstructurering sociaal-cultureel werk in de gemeente Groningen" uitgevoerd.

Processtap 4: Uitvoeren onderzoek.

De externe onderzoeker maakt een offerte en voert het onderzoek uit conform de onderzoeksopzet. Waarschijnlijk zal de onderzoeker voorstellen doen om de

Raadsvoorstel - Onderzoek bouwplan RUG in de Hortusbuurt. (Nr. 1.)

4

onderzoeksopzet eerst verder te verfijnen. Gedacht kan dan worden aan onderzoeksstappen als:

- deskresearch. De gemeentelijke archieven staan in ieder geval ter beschikking. Aan de bewonersorganisaties kan gevraagd worden hun archieven ook ter beschikking te stellen;
- interviews met sleutelfiguren;
- opstellen concept-eindrapportage etc.

Processtap 5: Definitieve eindrapportage.

De concept-eindrapportage wordt door de onderzoeker aan ons college aangeboden. De diverse betrokken partijen krijgen de gelegenheid om, als daaraan behoefte bestaat, schriftelijk hun visie op de rapportage te geven. Deze input kan ons college betrekken bij het formuleren van zijn visie op de concept-eindrapportage. Het college biedt de concept-eindrapportage aan de raad aan, waarna deze definitief wordt vastgesteld.

3. Financiën.

Er zijn nog geen offertes opgevraagd bij de beoogd onderzoeker en de beoogd voorzitter, want eerst dient goedkeuring verkregen te worden op de onderzoeksopzet door raad en bewoners. Dit maakt dat een precieze kostenopzet in dit stadium niet mogelijk is. Geraamd wordt dat het onderzoek maximaal tussen de € 25.000,-- en € 40.000,-- kost.

De aanbestedingsregels leren dat tot € 25.000,-- (excl. BTW) enkelvoudig onderhands mag worden aanbesteed. Vervolgens is tot € 100.000,-- meervoudige onderhandse aanbesteding verplicht (minimaal 3 gegadigden). Het is echter mogelijk om gemotiveerd af te wijken van deze regels.

Aangezien het in dit geval een groot belang is om op korte termijn te starten met de onderzoekswerkzaamheden door personen die het vertrouwen hebben van alle betrokkenen, is er voldoende reden om tot enkelvoudige onderhandse aanbesteding over te gaan.

Gezien het feit dat het onderzoek wordt uitgevoerd namens college en raad, zoals besproken tijdens de raadscommissie Ruimte en Wonen van 7 februari 2007, lijkt het logisch dat ook de raad meebetaalt aan het onderzoek. Dit voorstel wordt hierbij dan ook aan uw raad voorgelegd.

De andere kosten voor het onderzoek worden gedekt uit de concernmiddelen, post onvoorzien.

4. Raadsbesluit.

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. de opzet van het onderzoek naar het bouwplan van de RUG in de Hortusbuurt vast te stellen;
- II. een deelnemer voor de begeleidingscommissie uit zijn midden aan te wijzen;
- III. als mede-opdrachtgever van het onderzoek naar het bouwplan van de RUG in de Hortusbuurt een budget voor de geraamde onderzoekskosten beschikbaar te stellen teneinde de helft van de onderzoekskosten te betalen.

Raadsvoorstel - Onderzoek bouwplan RUG in de Hortusbuurt. (Nr. 1.)

5

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

J. Wallage.

De secretaris,

H.P. Bakker.

Raadsbesluit inzake Continuering deelneming stichting Veiligheidszorg ...

25 april 2007.
Nr. 6b.
Continuering deelneming stichting Veiligheidszorg Groningen.

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 april 2007 (bijlage raadsverslag nr. 2);

HEEFT BESLOTEN:

- I. de deelneming aan de stichting Veiligheidszorg na de statutenwijziging te continueren;
- II. dit besluit te plaatsen in het gemeentebblad en bekend te maken in de Groninger Gezinsbode.

Gedaan te Groningen ter openbare raadsvergadering van 25 april 2007.

De griffier, De voorzitter,

D.H. Vrieling.

J. Wallage.

Raadsvoorstel - Continuering deelneming stichting Veiligheidszorg Groningen . . .

RAADSVOORSTEL:

2006-2007

Ons kenmerk: BD 07.1388842

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Continuering deelneming stichting Veiligheidszorg Groningen.

Groningen,

Aan de raad,

1. Inleiding.

De stichting Veiligheidszorg Groningen heeft haar statuten aangepast. Deze aanpassing was noodzakelijk om helderheid te creëren over de wettelijke inbedding als publieke organisatie. Tevens kan Veiligheidszorg Groningen hierdoor beter inspelen op de actuele gemeentelijke wensen naar handhaving van kleine vergrijpen in de openbare ruimte en de in de nabije toekomst voorziene ontwikkeling van de Wet Bestuurlijke Boete.

In artikel 5 wordt de vertegenwoordiging van de gemeente geregeld. Artikel 13 verwoordt het deelnemerschap van de gemeente.

Het door uw raad bekrachtigde deelnemerschap is een noodzakelijke voorwaarde om te voldoen aan het wettelijke criterium “een privaatrechtelijke stichting voor 100% in overheidshanden”. Dit is noodzakelijk voor Veiligheidszorg Groningen om in opdracht van gemeenten Buitengewoon Opsporingsambtenaren zelf in dienst te kunnen nemen. Daarnaast onderscheidt Veiligheidszorg Groningen zich op deze wijze duidelijk van particuliere beveiligingsbedrijven en wordt het publieke karakter nadrukkelijk onderstreept.

2. Besluit.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u derhalve voor te besluiten:

- I. de deelneming aan de stichting Veiligheidszorg na de statutenwijziging te continueren;
- II. dit besluit te plaatsen in het gemeenteblad en bekend te maken in de Groninger Gezinsbode.

Raadsvoorstel - Continuering deelneming stichting Veiligheidszorg Groningen . . .

2

3. Bijlagen/Ter inzage liggende stukken.

Het verzoek van de stichting Veiligheidszorg om de deelneming te continueren.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsbesluit inzake Voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé en omstreken . . .

25 april 2007.
Nr. 6c.

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 april 2007 (bijlage raadsverslag nr. 3);

HEEFT BESLOTEN:

- I. te verklaren dat een herziening van de hiervoor genoemde vigerende bestemmingsplannen wordt voorbereid voor het gebied zoals dit op de bij dit besluit behorende kaart met een balletjeslijn is aangegeven (Voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé en omstreken 2007);
- II. te bepalen dat het onderhavige voorbereidingsbesluit in werking treedt op de dag na kennisgeving in de Groninger Gezinsbode en de Staatscourant;
- III. de werkingsduur van het voorbereidingsbesluit te bepalen op twee jaar, te rekenen vanaf de datum van inwerkingtreding.

Gedaan te Groningen ter openbare raadsvergadering van 25 april 2007.

De griffier, De voorzitter,

D.H. Vrieling.

J. Wallage.

Raadsvoorstel - Voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé en omstreken 2007 (Nr. 3.)

RAADSVOORSTEL :

2006-2007

Ons kenmerk: RO 07.1380036

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé en omstreken 2007

Groningen,

Aan de raad,

Aanleiding.

De gemeenteraad heeft op 27 april 2005 een voorbereidingsbesluit genomen voor het gebied ter weerszijden van het Oosterhamrikkanaal, tussen het Wouter van Doeverenplein aan de westzijde en sportcentrum Kardingse aan de oostzijde. Voor dit gebied is op 26 mei 2004 de Ontwikkelingsvisie Oosterhamriktracé "De radiaal wakker gekust" door uw raad vastgesteld. Inmiddels is voor grote delen van het gebied de ontwikkeling gestart, dan wel is een stedenbouwkundig plan of bestemmingsplan in voorbereiding. Om ongewenste (bouw)activiteiten die de toekomstige ontwikkeling kunnen frustreren te voorkomen, stellen wij uw raad voor een nieuw voorbereidingsbesluit te nemen.

Achtergrond.

De Ontwikkelingsvisie Oosterhamriktracé is gebaseerd op het structuurplan "De Stad van Straks", waarin voor het Oosterhamriktracé een perspectief is geschetst om te fungeren als een belangrijke verbindingsas tussen met name het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) en de randen van de stad. Daarbij speelt de wens tot behoud en zo mogelijk een nog verdere verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer tussen het stadscentrum en Kardingse (de plannen voor Kolibri/STOV) een belangrijke rol.

De ontwikkelingsvisie komt mede voort uit de plannen op de langere termijn (uitvoering rond 2015) van de Provincie/Rijkswaterstaat voor de vaarwegverbreding van het Van Starckenborghkanaal naar vaarklasse Va. Daarnaast wil Rijkswaterstaat alle kruisingen met de delen van de ringweg die in haar bezit zijn ongelijkvloers maken. Dit zal gevolgen hebben voor de huidige aansluiting bij Kardingse en voor de ligging van de busbaan.

Van belang is voorts de wijkvernieuwing in de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk. Het bestaande terrein langs het Oosterhamrikkanaal is bedrijventerrein. De huidige bedrijfspanden zijn voor het merendeel in slechte staat.

Raadsvoorstel - Voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé en omstreken 2007 (Nr. 3.)

2

Ruimte voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van bedrijvigheid en wonen kan extra perspectieven bieden.

Bij al deze plannen is de ruimtelijke en functionele opwaardering van het gebied langs het Oosterhamrikkanaal van groot belang. Ook het vrijhouden van bebouwing van het openbare gebied, c.q. de oevers, speelt hierin een rol.

De Ontwikkelingsvisie Oosterhamriktracé is bedoeld als kader (ruimtereservering, randvoorwaarden voor bouwplannen) en is als zodanig geschikt om de toekomstige ontwikkelingen in het gebied in goede banen te leiden.

Stand van zaken.

Voor een aantal gebieden zijn er reeds stedenbouwkundige plannen door uw raad vastgesteld. Aan de uitwerking van de stedenbouwkundige plannen voor de Paradijsvogelstraat en omgeving en voor de Antillenstraat en omgeving wordt gewerkt. Op dit moment wordt voorts in overleg met woningbouwcorporatie Nijstee voor een aantal locaties aan weerszijden van het Oosterhamrikkanaal gewerkt aan een stedenbouwkundig plan/bestemmingsplan. Er wordt naar gestreefd deze plannen rond de zomer vrij te geven voor inspraak en vooroverleg.

Grenzen van het voorbereidingsbesluit.

De grenzen van het voorbereidingsbesluit worden globaal gevormd door het gebied ter weerszijden van het Oosterhamrikkanaal tussen het Wouter van Doeverenplein aan de westzijde en sportcentrum Kardingse aan de oostzijde, met direct ten westen van het Van Starckenborghkanaal uitlopers tot aan de Korreweg en de Asterstraat. In het voorbereidingsbesluit is een klein gebiedje langs de busbaan ter plaatse van bedrijventerrein Ulgersmaweg-Pop Dijkemaweg meegenomen.

Juridische aspecten.

Voor het gebied Oosterhamriktracé e.o. geldt momenteel een groot aantal, veelal oude, bestemmingsplannen. Het voorliggend voorbereidingsbesluit heeft ten doel op het nieuwe bestemmingsplan vooruit te lopen door ongewenste (bouw)activiteiten, die de toekomstige ontwikkeling kunnen frustreren, te voorkomen.

De vigerende bestemmingsplannen in het gebied waarop het voorbereidingsbesluit betrekking heeft, zijn:

- "Binnenstad 1976", vastgesteld door de raad d.d. 6 februari 1978, nr. 32 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 24 april 1979, nr. 12078/17/1D 2^e afd.; bestemming: Woondoeleinden.
- "Oostersingel AZG", vastgesteld door de raad d.d. 13 september 1995, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 16 april 1996; bestemmingen: Universiteitsvoorzieningen, Ziekenhuisvoorzieningen.
- "Wielewaalplein", vastgesteld door de raad d.d. 9 augustus 1954, nr. 14, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 24 december 1954, nr. 14841/X 1^e afd.; bestemming: Bijzondere bebouwing (= woongebouwen, schoolgebouwen, kantoorgebouwen al of niet met winkels).
- "Korrewegwijk/De Hoogte", vastgesteld door de raad d.d. 24 maart 1993, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 26 oktober 1993, nr. 93/7543/43;

Raadsvoorstel - Voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé en omstreken 2007 (Nr. 3.)

3

- bestemmingen: Bedrijven en dienstverlening; Verkeer te water; Stadswoonwijk.
- "Plan van Uitbreiding", vastgesteld door de raad d.d. 27 april 1936, nr. 21, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 8 november 1938, nr. 52 Kroon; bestemmingen: Bestaande bebouwing (gesloten bebouwing met 2 woonlagen arbeiderswoningen); Middenstandswoningbouw; Bestaande plantsoenen.
 - "Plan van Uitbreiding", vastgesteld door de raad d.d. 29 augustus 1939, nr. 2, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 5 september 1940, nr. F1525, 1e afd.; bestemming: Ontworpen voor handel en lichte industrie.
 - "Noorder- en Oosterhoogebrug", vastgesteld door de raad d.d. 10 november 1952, nr. 4, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 6 februari 1953, nr. 2014/46 1e afd.; bestemming: Bedrijfsruimte met erboven 2 woningen per pand; Bebouwd achterterrein (t.b.v. bedrijfsruimten); Water.
 - "Ulgersmaborg I", vastgesteld door de raad d.d. 16 maart 1981, nr. 23, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 11 mei 1982, nr. 13362/19/1 M 2° afd.; bestemmingen: Verkeersvoorzieningen; Weg; Voet- en/of fietspad; Groenstrook en/of plantsoen; Water; Bedrijven; Agrarisch gebied met recreatieve waarde; Pompgemaal.
 - "Oosterhamrikkanaal", vastgesteld door de raad d.d. 16 maart 1981, nr. 24, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 11 mei 1982, nr. 13184/19/1 N 2° afd.; bestemmingen: Verkeersvoorzieningen; Water.
 - "Noorderhoogebrug", vastgesteld door de raad d.d. 27 juni 1955, nr. 10, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 16 september 1955, nr. 12831/25 1e afd.; bestemming: Bedrijfsruimte met erboven 3 woningen per pand.
 - "Oosterhoogebrug", vastgesteld door de raad d.d. 27 maart 1950, nr. 35, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 7 juli 1950, nr. 6457/66 1e afd.; bestemming: Handels- en industrieterrein.
 - "Uniforme voorschriften openbaar vaarwater", vastgesteld door de raad d.d. 28 mei 1997, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 25 augustus 1997, nr. 97/09203/1.
 - "Van Starckenborghkanaal", vastgesteld door de raad d.d. 6 november 1950, nr. 20, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 26 januari 1951, nr. 1310 1e afd.; bestemming: Handels- en industrieterrein.
 - "Ulgersmaborg", vastgesteld door de raad d.d. 15 december 1975, nr. 57, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 5 april 1977, nr. 6987/4a 2e afd., 8 november 1980, 95 Kroon; bestemmingen: Menggebied; Verkeersvoorzieningen.
 - "Ulgersmaborg", vastgesteld door de raad d.d. 22 oktober 1997, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 29 januari 1998; bestemmingen: Weg; Groen; Bedrijven; Woondoeleinden.
 - "Stadsgewestpark Noorddijk", vastgesteld door de raad d.d. 10 oktober 1990, nr. 7, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 14 mei 1991 21703/20/B.26, RR.; bestemmingen: Stedelijke Voorzieningen; Wegverkeer.
 - "Uniforme voorschriften bijgebouwen", vastgesteld door de raad d.d. 7 maart 1977, nr. 12, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 24 april 1978, nr. 12573/29 2e afd.
 - "Aanvullende voorschriften gebruik", vastgesteld door de raad d.d. 7 juli 1994, nr. 5, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 20 oktober 1994, nr. 14372/1 RRG.

Raadsvoorstel - Voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé en omstreken 2007 (Nr. 3.)

4

- "Uniforme voorschriften industrieterreinen", vastgesteld door de raad d.d. 21 april 1975, nr. 23, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 22 juni 1976, nr. 14146 LLL 2^e afd.
- "Oostersluis", vastgesteld door de raad d.d. 10 april 1991, nr. 14, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 10 september 1991, nr. 10292/37/B16RR, Kroon d.d. 28 oktober 1992, nr. 9834; bestemming: Verkeersdoeleinden.
- Partiele herziening bestemmingsplan Industrieterrein Ulgersmaweg/Pop Dijkemaweg en bijbehorende geluidszone, alsmede wijziging zone(besluit), vastgesteld door de raad d.d. 5 april 2006, nr. 8b, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 20 juni 2006, nr. 06/7205, RRB.

Wij stellen u thans voor een voorbereidingsbesluit te nemen.

Voorstel.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. te verklaren dat een herziening van de hiervoor genoemde vigerende bestemmingsplannen wordt voorbereid voor het gebied zoals dit op de bij dit besluit behorende kaart met een balletjeslijn is aangegeven (Voorbereidingsbesluit Oosterhamriktracé en omstreken 2007);
- II. te bepalen dat het onderhavige voorbereidingsbesluit in werking treedt op de dag na kennisgeving in de Groninger Gezinsbode en de Staatscourant;
- III. de werkingsduur van het voorbereidingsbesluit te bepalen op twee jaar, te rekenen vanaf de datum van inwerkingtreding.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsbesluit inzake Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006. (nr. 5)

25 april 2007.
Nr. 6d.
Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006.

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 april 2007 (bijlage raadsverslag nr. 5);

HEEFT BESLOTEN:

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

Gedaan te Groningen ter openbare raadsvergadering van 25 april 2007.

De griffier, De voorzitter,

D.H. Vrieling.

J. Wallace.

Raadsvoorstel - Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006 (Nr. 5.)

RAADSVOORSTEL :

2006-2007

Ons kenmerk: RO 07.1379726

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006

Groningen,

Aan de raad,

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

Nacalculaties 2006.

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

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

Richtlijnen nacalculaties.

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

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

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

Raadsvoorstel - Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006 (Nr. 5.)

2

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

Samenvatting per nacalculatie.

Onderstaand volgt een korte samenvatting van de nacalculatie per project.

Fietspaden Bornholmstraat.

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

Doorstroming Verbindingskanaalzone.

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

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

Kruising Korreweg-J.C. Kapteynlaan

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

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

Herinrichting Lage der A.

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

Raadsvoorstel - Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006 (Nr. 5.)

4

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

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

Samenvatting en resultaatbestemming.

De resultaten van de nacalculaties kunnen als volgt worden samengevat.

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

Jaarlijks wordt door uw raad het meerjarenprogramma verkeer en vervoer vastgesteld

Raadsvoorstel - Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006 (Nr. 5.)

5

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

Wanneer voor projecten nieuw beleidsmiddelen beschikbaar zijn gesteld, worden positieve resultaten (tot maximaal de bijdrage nieuw beleid) afgeroomd en toegevoegd aan de ruimte voor nieuw beleid. In dit geval zou dit leiden tot afkomen van de voordelen bij de fietsstroken Bornholmstraat en herinrichting Lage der A. Bij het project kruising Korreweg-J.C. Kapteynlaan resteert een nadeel waarvoor geen buffer (egalisereserve) binnen de verkeerssector beschikbaar is.

Voorgesteld wordt daarom om de saldi op deze drie projecten te salderen en (de kapitaallasten die horen bij) het overschot van € 363.000,- toe te voegen aan de structurele ruimte nieuw beleid 2008.

Het gaat om € 27.346,- aan structurele kapitaallasten.

Voor het realiseren van verkeers- en vervoersprojecten is verwerving, planontwikkeling en de aanleg van de infrastructuur met de nodige ondersteunende activiteiten de belangrijkste onderdelen in het proces.

Hierbij gaat de overheid financiële relaties aan met de markt en dit betekent dat er per definitie financiële risico's worden gelopen. Middels een zorgvuldig proces van het opstellen van een projectbegroting, uitgaande van het principe dat er reëel wordt begroot, wordt de realiteit zoveel mogelijk benaderd. Ondanks de grote zorgvuldigheid kunnen er mee- en tegenvallers optreden. Enerzijds omdat begrote bedragen in de werkelijkheid er anders uit komen te zien door bijvoorbeeld ander materiaalgebruik dan is voorzien, prijsinvloeden, andere invulling van de ruimte dan vooraf is voorzien en anderzijds omdat er zaken voordoen die niet te voorzien waren. De mee- en tegenvallers worden eerst opgevangen in de projectbegroting.

De eventueel niet binnen de projectbegroting op te vangen tegenvallers worden bij afwezigheid van een risicobuffer voor verkeers- en vervoersprojecten opgevangen binnen het programma.

Het gekwantificeerde risico op de verkeers- en vervoersprojecten bedraagt circa € 4-€ 6 miljoen. Is het niet mogelijk om binnen het programma de tegenvallers te compenseren met meevallers dan wordt een beroep gedaan op het rekeningresultaat c.q. de vrije beleidsruimte van de gemeente Groningen.

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

Raadsvoorstel - Nacalculaties verkeers- en vervoersprojecten 2006 (Nr. 5.)

6

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

Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten:

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

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsbesluit inzake Groningen: duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma . . .

25 april 2007.

Nr. 6e.

Groningen: duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 april 2007 (bijlage raadsverslag nr. 6);

HEEFT BESLOTEN:

- I. de beleidsnota Verkeer en Vervoer Groningen: duurzame mobiliteit vast te stellen;
- II. het uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2007 vast te stellen en in te stemmen met het indicatieve programma voor de jaarschijven 2008 t/m 2010;
- III. het college te verzoeken het meerjarenprogramma 2007 – 2010 uit te voeren;
- IV. een raamkrediet in 2007 ter beschikking te stellen van € 9.856.000,-- voor de kosten van het gemeentelijk aandeel in het programma Verkeer en Vervoer 2007 en eventuele nadere (aanvullende) kredietaanvragen af te wachten voor afzonderlijke (deel)projecten van het programma;
- V. een investeringsbedrag van € 103.250,-- (7,8S) structureel beschikbaar gestelde middelen voor verkeersmaatregelen – reconstructie te ruilen voor incidenteel nieuw beleid uit de beschikbaar gestelde middelen voor de fietsnota;
- VI. uit deze incidentele middelen (€ 150.250,--) de volgende kredieten beschikbaar te stellen:
 - a. € 94.000,-- voor het programma verkeerseducatie met aanvullende dekking van € 47.000,-- BDU-verkeerseducatie;
 - b. € 26.250,-- voor de 'Week van de vooruitgang 2007';
 - c. € 30.000,-- voor de Bijdrage Projectorganisatie ZZL;
- VII. een voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen van € 150.000,-- ter voorbereiding van de uitvoering van Fietsbrug ACM-locatie met als dekking structureel OZB middelen 2003, budget fiets;
- VIII. een voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen van € 75.000,-- ter voorbereiding van de uitvoering van doorstroming Van Ketwich Verschuurlaan / Laan Corpus den Hoorn met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;
- IX. een krediet ter beschikking te stellen van € 150.000,-- voor het afronden van 30 km routes met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;
- X. een voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen van € 30.000,-- voor 30 km Engelbert, Middelbert en Dorkwerd met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;
- XI. een krediet ter beschikking te stellen van € 80.000,-- voor kleine infrastructurele aanpassingen met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;

Raadsbesluit inzake Groningen: duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma . . .

- 2 -

- XII. een krediet ter beschikking te stellen van € 225.000,-- voor de aanpak van schoolomgevingen met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;
- XIII. de gemeentebegroting 2007 dienovereenkomstig te wijzigen.

Gedaan te Groningen ter openbare raadsvergadering van 25 april 2007.

De griffier, De voorzitter,

D.H. Vrieling.

J. Wallage.

Raadsvoorstel - duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma (Nr. 6.)

RAADSVORSTEL:

2006-2007

Ons kenmerk: RO 07.1382041

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Groningen: duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma
Verkeer en Vervoer

Groningen,

1. Inleiding

Hierbij bieden wij u de beleidsnota Groningen: Duurzame mobiliteit en het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2007 – 2010 aan.

1. 1 Groningen: Duurzame mobiliteit

Deze nota verwoordt het verkeer- en vervoerbeleid dat wij de komende periode voorstaan en geeft aan welke maatregelen we in dat kader uitvoeren. De meeste maatregelen in deze nota richten zich op de periode 2007 - 2010. Verkeersbeleid gaat veelal om lange adem en visie met een horizon verder dan de eerste 4 jaar. Daarom geeft de nota een doorkijk naar 2020. De maatregelen op korte termijn passen in deze lange termijn visie. De nota Groningen: Duurzame mobiliteit vormt de inhoudelijke onderlegger voor de Meerjarenprogramma's Verkeer en Vervoer die de komende jaren aan u worden voorgelegd en vervangt daarmee de beleidsnota Goed op Weg uit 2003.

Verschuivingen in beleidsaccenten

De nota bouwt voort op het beleid van voorgaande jaren. Deze beleidsinzet met Kolibri en de opwaardering van de ringwegen voldoet en rechtvaardigt geen rigoureuze breuk. We zetten nadrukkelijk wel andere accenten. Er is meer aandacht voor duurzaamheid en verkeers(veiligheids)problemen in de wijken.

Bij ons zijn de ervaringen van de Stadgers op gebied van verkeer en vervoer in onze stad prominent in beeld. Daarom hebben we meer dan voorgaande periode aandacht voor verkeersprojecten in directe woon- en bedrijfsomgeving zoals 30 km/h gebieden, verkeerseducatie en verkeersknelpunten in de wijken en bij scholen. We reserveren daar voor het eerst een substantieel budget voor.

We investeren ook in fietsmaatregelen om onze naam als fietsstad ook in de toekomst waar te maken. Er is meer aandacht voor fietsenstallen zowel in de binnenstad als schilwijken. En er is meer aandacht voor promotie van en communicatie over fietsgebruik.

Ten aanzien van openbaar vervoer krijgt het concept Regiotram een plek binnen

Raadsvoorstel - duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma (Nr. 6.)

2

Kolibri. De komende periode wordt de Regiotram verder uitgewerkt door het nieuwe projectbureau waarbij de eerste uitwerking de tramlijn tussen de HS- Zernike is. De busbaan Peizerweg wordt deze periode geheel afgerond en bij de OV concessie van 2009 zetten we in op zo milieuvriendelijk mogelijke bussen. Bij de belangrijkste haltes plaatsen wij dynamische reisinformatie.

Ten aanzien van automobiliteit maken we voor de Oostelijke Ringweg samen de provincie een plan om de doorstroming te verbeteren dat in 2010 – 2014 wordt uitgevoerd. Ons uitgangspunt voor de Zuidelijke Ringweg is dat de capaciteit-uitbreiding op het bestaande tracé wordt gerealiseerd met maximale inpassing in de omliggende stedelijk omgeving. Hiervoor werken wij de komende jaren mee aan een planstudie. Na realisatie van de parkeergarage Damsterdiep wordt de Steentilstraat autoluw en we zetten in een plan voor de herinrichting van de Diepenring. De verkeersveiligheid en doorstroming Van Ketwich Verschuurlaan / Laan Corpus Den Hoorn wordt verbeterd door een set aan maatregelen.

Wij willen versneld P+R Zernike nabij de noordelijke ringweg realiseren die alvast anticipeert op de komst van de tram en tijdelijk wordt bediend door de huidige buslijnen.

We zetten in op sluitend handhavingssysteem voor het venstertijdgebied zodat overtreding wordt uitgesloten. Dit loopt samen op met een herijking van de regeling stadsdistributie (strengere milieueisen voertuigen) en het creëren van een versdistributievenster.

Na de behandeling en vaststelling door de raad wordt de nota omgevormd tot een publieksvriendelijke uitgave waarmee de gemeente de komende jaren haar beleid kan presenteren en uitdragen. Hiervoor wordt na de vaststelling door uw raad, met inachtneming van eventuele specifieke wensen van uw raad, de nota door een tekstschrijver en grafisch specialist aangepast.

1.2 Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer

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

De projecten tot en met het jaar 2007 zijn hard voor wat betreft financiering en planning en in overeenstemming met de besluiten die de raad bij de begrotingsbehandeling 2007 en in eerdere jaren heeft genomen. Bij de projecten voor de jaren daarna baseert het programma zich op inschattingen. Op basis van toekomstige begrotingen na 2007 wordt jaarlijks het meerjarenprogramma weer aangepast. Ook ten aanzien van (ingeschatte) kosten en mogelijke medefinanciering door andere overheden en subsidies is er vaak sprake van een momentopname. Veranderingen hierin beïnvloeden uiteraard het programma. De raad wordt wanneer

Raadsvoorstel - duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma (Nr. 6.)

3

zich dat voordoet op projectniveau en in het eerstvolgende meerjarenprogramma geïnformeerd.

De begroting 2007 is verwerkt in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Daarnaast worden aanvullende financieringsbronnen per project gespecificeerd. Voor de afzonderlijke projecten binnen het programma geldt dat op het moment dat het plan, de kosten en eventuele externe dekkingsmiddelen gedetailleerd zijn gespecificeerd, een raadsvoorstel aan u wordt voorgelegd. Op dat moment stelt uw raad het krediet definitief ter beschikking.

2. Investeringsbeeld 2007 - 2010

2.1 Keuzes in gemeentebegroting 2007

De afgelopen periode is in de begroting prioriteit gegeven aan de grote projecten: Grote Markt, Kolibri, Westpoort, Eemskanaalzone en Europapark. In al deze projecten zit in meer of mindere mate de component bereikbaarheid. De beleidsruimte was beperkt omdat we ook te maken hebben met langlopende afspraken over Kolibri, extra bijdrage Regiofonds, Langman-maatregelen, Berlagebrug, ontsluiting Martiniziekenhuis, aansluiting A7 Westpoort e.d. Het ontbrak de afgelopen jaren aan ruimte voor nieuwe verkeersprojecten. Dit maakt dat in voorgaande meerjarenprogramma's de focus lag op het realiseren van projecten waaraan al enige tijd werd gewerkt. De uitvoering van relatief kleine verkeersprojecten en nieuwe wensen stagneerde.

Met de begroting 2007 zijn nieuwe middelen beschikbaar gekomen voor fietsprojecten en (kleine) verkeersprojecten. Voor fietsmaatregelen is € 6 miljoen (€ 3 miljoen incidenteel in 2007 en 2009) beschikbaar. Voor overige verkeersmaatregelen is de komende 4 jaar jaarlijks € 100 duizend structureel beschikbaar en staat daarmee voor een investeringsbedrag van ruim € 5 miljoen. Samen met het BDU-aandeel waar wij de komende jaren recht op hebben, geeft dit vrijheid om vorm te geven aan nieuwe projecten in het kader van de nota Groningen: Duurzame mobiliteit en de fietsnota Stap Op.

2.2 BDU

In de dekkingsvoorstellen is er rekening meegehouden dat er structureel BDU-middelen beschikbaar zijn. In de periode 2007 t/m 2009 hebben wij zekerheid over een vaste bijdrage uit de BDU. Dit vaste bedrag is gebaseerd op ons GDU-deel in het peiljaar 2004 van € 3.769.511,- maar stijgt geïndiceerd. In de periode 2007 t/m 2009 komt voor de stad ruim € 11 mln. aan BDU beschikbaar. De BDU is een 50% subsidie. Omdat niet alle kosten declarabel zijn, zoals plankosten, betekent dat jaarlijks minimaal hetzelfde bedrag aan eigen middelen tegenover dit BDU bedrag moet staan. Gemakshalve gaan wij uit van een verhouding 60% eigen middelen en 40% BDU.

Raadsvoorstel - duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma (Nr. 6.)

4

3. Het meerjarenprogramma 2007 - 2010

In het Meerjarenprogramma 2007-2010 zijn alle projecten opgenomen die ook in de nota Groningen: Duurzame mobiliteit zijn opgenomen. Van alle projecten is een uitvoeringsplanning opgenomen.

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

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

1. fiets;
2. openbaar vervoer;
3. auto;
4. parkeren;
5. goederenvervoer;
6. verkeersveiligheid (gedragsbeïnvloeding).

In de bijgaande tabellen is voor alle projecten binnen de 6 genoemde categorieën de globale planning weergegeven (wit = planvorming, zwart = uitvoering), het krediet- of investeringsbedrag en de dekking. Vanzelfsprekend zijn investeringsbedragen waarvoor nog geen krediet beschikbaar is gesteld, gebaseerd op voorlopige ramingen en zijn de aangegeven dekkingsmiddelen voor de jaren 2008 en verder onder voorbehoud. De dekkingsmiddelen voor de jaren tot en met 2007 zijn conform de begroting.

4 Fiets

4.1 Fietsstroken Roderwolderdijk

Recent heeft u een voorstel voor fietsvoorzieningen langs de Roderwolderdijk vastgesteld. De financiering van deze fietsstroken vindt plaats uit de exploitatie van het bedrijventerrein Westpoort.

4.2 Restant fietsnota 2000

De beschikbaar gestelde extra middelen (OZB) voor fiets uit de vorige collegeperiode zijn grotendeels besteed. Het resterende budget wordt ingezet op de fietsbrug Reitdiep bij ACM, fietsbrug Aduarderdiep bij Leegkerk, fietsstroken Iepenlaan en asfaltering van de fietspaden Van Ketwich Verschuurlaan en Weg der Verenigde Naties.

Fietsbrug ACM

Voor de fietsbrug ACM geldt dat de afgelopen jaren hard gewerkt is aan de planvorming. Het ontwerp is gereed en geraamd op € 2,5 miljoen. Er worden momenteel nog elke details uitgewerkt voor de route aan de westkant van het Reitdiep. Naast OZB fiets uit 2003 vindt financiering plaats vanuit de exploitatie van de bouwlocatie ACM en BDU. Destijds is het voorbereidingskrediet niet geregeld. Om

Raadsvoorstel - duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma (Nr. 6.)

5

administratieve redenen vragen wij in deze nota € 150.000,-- voorbereidingskrediet aan.

Fietsbrug Aduarderdiep

In december 2006 heeft u een krediet beschikbaar gesteld van € 1.950.000,-- voor de fietsbrug over het Aduarderdiep ter hoogte van Leegkerk. Naast OZB fiets uit 2003 vindt financiering plaats vanuit het regiofonds, de gemeente Zuidhorn, het landinrichtingsplan Leegkerk en de provincie Groningen. De bouw van de brug start in het najaar van 2007 en de oplevering vindt medio 2008 plaats.

Fietsstroken Iepenlaan

De Iepenlaan is een ontbrekende schakel in ons fietsnetwerk. In 2006 is een voorstel uitgewerkt voor fietsstroken langs de Iepenlaan. Binnenkort gaat het plan de inspraak in en deze zomer verwachten wij het voorstel aan uw raad voor te kunnen leggen. De kostenraming voor dit plan bedraagt € 350.000,-- en de dekking vindt plaats uit OZB fiets 2003, BDU en het budget van Stadsbeheer.

Asfaltering van de fietspaden Van Ketwich Verschuurlaan en Weg der Verenigde Naties

De asfaltering van de fietspaden Van Ketwich Verschuurlaan en Weg der Verenigde Naties vindt in 2007 plaats. Financiering vindt plaats uit OZB fiets 2003 en het budget van Stadbeheer.

4.3 Fietsprojecten gefinancierd uit andere projecten

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

- fietspad A7 Piccardhof (onderdeel van het Langmanpakket);
- asfaltering fietspaden Noordelijke Ringweg beide zijden en asfaltering tunnel Bedumerweg (onderdeel van de reconstructie Noordzeebrug en Bedumerweg);
- fietspad de Verbetering (uit exploitatie Noord-Zuidroute);
- fietstunnel onder het Euvelgunnetracé ter hoogte van Eemspoort (uit exploitatie Meerstad);
- fietstunnel Helperzoom – Europapark onder het station Europapark

Voor de lange termijn (na 2010) zijn er twee fietsprojecten waarvoor te zijner tijd nog financiering gevonden moet worden. Het betreft een nieuwe voetganger/fietsbrug Eemskanaal t.h.v. de Ikea en een nieuwe fietsbrug over het Euvelgunnetracé ter hoogte van Driebond.

4.4 Stadsfietsen

In het kader van het project Stadsfietsen wordt gewerkt aan oplossingen voor het fietsenstallingprobleem in de binnenstad. Vanuit stadsdeelcoördinatie is € 95.000,-- beschikbaar gesteld voor dit project. In 2007 krijgt dit project zijn beslag. De proef met gratis bewaakte fietsenstalling in de binnenstad vanuit de fietsnota Stap Op kan ook in dit licht worden gezien. Hiervoor is € 75.000,-- gereserveerd uit het budget fietsvoorzieningen 2007.

Raadsvoorstel - duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma (Nr. 6.)

6

4.5 Stap op!

In maart 2007 is het bestedingsvoorstel 'Stap Op Fietsmaatregelen 2006-2010' aan u voorgelegd. Met de maatregelen wordt circa € 11 miljoen geïnvesteerd waarbij een beroep wordt gedaan op een aantal financieringsbronnen. Naast € 6 miljoen vanuit Nieuwe Beleid worden BDU en gelden voor revitalisering van bedrijventerreinen ingezet. Ook Stadsbeheer levert een bijdrage in de vorm van asfaltering van bestaande tegelfietspaden. De maatregelen zijn opgesplitst in deel 1 voor de periode 2007 - 2008 en deel 2 voor de periode 2009 - 2010. In nota Stap Op zijn de fietsmaatregelen voor de komende 2 jaar concreet benoemd. Het gaat om een nieuwe fietsbrug Plataanlaan over het Reitdiep ter hoogte van de Noordelijke Ringweg, nieuwe fietspaden langs Duinkerkenstraat en Antwerpenweg, het beter afstellen van verkeerslichten en de asfaltering van diverse bestaande betegelde fietspaden. Ook is er aandacht voor het stallen van fietsen in de binnenstad en bij het zwembad de Papiermolen. Tot slot worden diverse wensen die Stadgers hebben ingediend uitgevoerd. Al deze projecten uit deel 1 van Stap Op moeten de komende 2 jaar tot uitvoering komen en in totaal bedraagt de investering € 5,5 miljoen. Voor deel 2 is een indicatieve lijst met maatregelen opgenomen. De kosten zijn globaal geschat. De komende periode werken we deel 2 van Stap Op verder uit en komen medio 2008 daarover met een aparte nota.

4.6 Fietsvoorzieningen Asingastraat

De aanleg van fietsvoorzieningen langs de Asingastraat nabij de Bedumerweg stond om budgettaire redenen in voorgaande meerjarenprogramma's PM. In dit programma stellen wij € 100.000,- beschikbaar uit het budget verkeersmaatregelen - reconstructies aangevuld met BDU. In 2008 start de planvorming en in 2009 willen we dit project uitvoeren.

4.7 Niet fysieke fietsprojecten

Voor 2007 staat een evaluatie en het opstellen van een toekomstvisie voor fietsstallen bij het Hoofdstation op het programma. Ook wordt verkend of een fiets(parkeer)norm mogelijk is bij de toetsing van bouwplannen in analogie aan parkeernormen.

4.8 Fietsontsluiting Europapark

Om het Europapark goed met de fiets te ontsluiten is er een fietstunnel gepland onder de A7 ter hoogte van de Meeuwerderweg voor een optimale verbinding met de Oosterpoortwijk en de binnenstad en een fietstunnel onder het nieuwe station Europapark voor een optimale verbinding met de Helperzoom en de zuidelijke stadswijken.

4.9 Fietsparkeren Schilwijken

Regelmatig bereiken ons klachten over fietsparkeren in de wijken, vooral in de schilwijken. Voor oplossingen reserveren wij € 200.000,- uit het budget verkeersmaatregelen - reconstructies.

5. Openbaar Vervoer

5.1 Tram Hoofdstation-Zernike en Regiotram

In 2006 is het rapport 'De eerste lijn moet raak zijn' gepresenteerd. De overtuiging dat

Raadsvoorstel - duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma (Nr. 6.)

7

een tram tussen Hoofdstation en Zernike een duurzame investering is voor de stad en regio wordt daarin onderbouwd. Eind 2006 is het beeld van de tram verbreed naar een Regiotram. Hiervoor wordt samen met regio en provincie een projectbureau opgericht die dit concept verder ontwikkelt. Tevens krijgt het projectbureau de opdracht om het tracé van de eerste tramlijn tussen Hoofdstation en Zernike uit te werken.

De lijn Hoofdstation - Zernike heeft bij de oplevering in 2014 een investering van € 150 miljoen gekost. Als stad willen we een bedrag van ca. € 50 miljoen investeren. In de meerjarenbegroting tot 2011 is al rekening gehouden met de bijdrage. Om het volledige gemeentelijk aandeel te kunnen dekken is het nodig dat ook het volgende college nieuw beleidsgeld reserveert voor de tram (oplopend tot 2015 ieder jaar structureel € 300.000,-- erbij). Ook in het Meerjaren-investeringsprogramma (MIP) van de Regio Groningen-Assen wordt rekening gehouden met een bijdrage. Naast deze bijdrage verwachten we een substantiële bijdrage van de provincie Groningen. Ondanks dat het Rijk tot nu toe geen bijdrage heeft toegezegd, blijven we lobbyen om ook geld vanuit Den Haag te krijgen. We streven na om eind 2007 de financiën volledig rond te hebben. Voor het vervaardigen van een voorlopig ontwerp, de tracékeuze en het bijbehorende communicatietraject is in februari 2007 door uw raad een uitvoeringskrediet van € 3 miljoen beschikbaar gesteld.

De tram naar Meerstad zien wij als tweede lijn in het toekomstige tramnetwerk. De realisatie staat na 2015 gepland en voorlopig wordt de investering op € 150 miljoen geschat. Financiën hiervoor worden te zijner tijd geregeld.

5.2 Busbaan Peizerweg

OV-as Peizerweg 1 (busbaan parallel aan Koeriersterweg)

In overleg met Prorail is in 2006 gewerkt aan het ontwerp voor een busbaan langs de Koeriersterweg over het NS terrein tot aan de Paterswoldseweg. Het beschikbare budget is €2,4 mln. waarvan €1,92 miljoen uit het regiofonds. Rond de zomer van 2007 komt het voorstel richting raad. Hierna kan de uitvoering van het eerste deel van het doortrekken van de busbaan beginnen.

OV-as Peizerweg 2 (Paterswoldseweg - Emmaviaduct)

In 2005 is een globale verkenning uitgevoerd voor het gedeelte tussen de kruising Koeriersterweg - Paterswoldseweg en het Hoofdstation. Een toekomstvaste oplossing is een route over het Nelfterrein en een brug over het Noord-Willemskanaal om vervolgens gebruik te maken van het Emmaviaduct. De kosten voor dit project zijn globaal geraamd op € 8 miljoen waarbij een aantal onderdelen niet is beschouwd. Al met al lijkt een investeringsbedrag van € 10 miljoen aannemelijk. Vanuit het regiofonds ziet het er naar uit dat € 4 miljoen beschikbaar komt. Voor overige dekking denken we aan eigen middelen uit de OV voorziening, een forse inzet van BDU en mogelijke medefinanciering vanuit de provincies. In 2007 komen we tot een gedetailleerde kostenraming en financiële afspraken met onze regionale partners.

5.3 Station Europapark

Het voorlopig ontwerp voor het station en omgeving is gereed en momenteel worden de kosten gedetailleerd geraamd. Het station zelf is financieel gedekt (17,5 mln), echter

de omgeving nog niet. In 2006 werd duidelijk dat een ingediende subsidieaanvraag bij het Ministerie van V&W voor medefinanciering van € 15 miljoen, niet is gehonoreerd. Een bezwaarprocedure loopt nog. De komende tijd is een forse inzet nodig om de kosten en dekkingsmogelijkheden van de stationsomgeving met elkaar in balans te brengen. Vooruitlopend op een definitief station functioneert tussen 2007 en 2009 een tijdelijke halte voor de treinen van en naar Hoogezand.

5.4 Toegankelijkheid haltes

De afgelopen periode zijn, in het kader van Schoon, Heel en Veilig en vanuit het toegankelijkheidsbudget OV, diverse haltes opgehoogd zodat de bussen beter toegankelijk zijn. Eind 2007 worden de haltes Zuiderdiep en A-Kerkhof aangepakt. Hiermee is een investering gemoeid van € 160.000,-. Medefinanciering vindt plaats vanuit het regiofonds, het toegankelijkheidsbudget van het OV-bureau en een restant van ons eigen toegankelijkheidsbudget. Hiermee zijn de belangrijkste haltes in de stad toegankelijk gemaakt.

5.5 Niet fysieke openbaar vervoerprojecten

Dynamische reisinformatie

In de nota Duurzame mobiliteit stellen we ons tot doel om de reisinformatie eenvoudig toegankelijk te maken en up-to-date te laten zijn. Met nieuwe technieken (dynamische reisinformatiesystemen) kan de reiziger deze informatie worden gegeven. Wij willen in ieder geval op de belangrijkste knooppunthaltes een dergelijk systeem introduceren. Dit vraagt om aanpassingen bij de haltes en technische aanpassingen in de voertuigen. Samen met het OV-bureau verdiepen we ons in de mogelijkheden. Daarnaast oriënteert het OV-bureau zich op de mogelijkheden om dit in toekomstige concessies op te nemen. De kosten voor een dergelijk systeem zijn moeilijk in te schatten en moeten ook grotendeels worden gedekt uit de openbaar vervoerexploitatie. Omdat kosten zijn gemoeid met aanpassingen aan de haltes reserveren wij alvast een bijdrage aan dit project van € 300.000,- vanuit het budget verkeersmaatregelen - reconstructies.

Bijdrage projectorganisatie Zuiderzeelijn

Er ligt een langjarige afspraak dat alle partners bijdragen aan de projectorganisatie van de Zuiderzeelijn. Ons aandeel daarin is jaarlijks € 30.000,-. Dekking hiervoor wordt gevonden binnen het programma Verkeer en Vervoer budget verkeersmaatregelen – reconstructies.

Milieuvriendelijke voertuigen concessie 2009

Ons is er alles aan gelegen dat de nieuwe OV-concessie gebruik van de meest milieuvriendelijke bussen bij de vervoerder afdwingt. Het OV-bureau draagt de

Raadsvoorstel - duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma (Nr. 6.)

9

primaire verantwoordelijkheid om, in samenspraak met ons, hiervoor een strategie te ontwikkelen.

OV bereikbaarheid Meerstad korte termijn

De eerste woningen in de nieuwe wijk Meerstad komen in 2009. We zorgen ervoor dat er al in een vroeg stadium van Meerstad een passende openbaar vervoerbediening wordt aangeboden. De komende periode voeren wij in samenwerking met het OV-bureau een verkenning uit naar de mogelijkheden.

Vangnet OV

Specifieke doelgroepen (zoals ouderen, minder validen etc.) moeten zo lang mogelijk gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer. Maar er zijn situaties waarin het reguliere openbaar vervoer niet toereikend is. Hiervoor willen we een adequate oplossing bieden. De komende periode bepalen we hoe dit 'vangnet' er uit zou moeten zien (denk aan combinaties met leerlingen- en WMO-vervoer).

HOV-as Kardingse

Naar Kardingse is nu al sprake van een snelle busverbinding via het Oosterhamrik-tracé met veel reizigers. Omdat een tram naar Kardingse is gepland na 2020 en de wens leeft om de bussen van de Grote Markt te halen bij de komst van de eerste tramlijn, worden de mogelijkheden voor een kwaliteitssprong op dit tracé verkend.

6. Auto

6.1 Westelijke en Noordelijke Ringweg

Bestuurlijk is afgesproken dat in de periode 2001 tot en met 2010 de provincie en de gemeente jaarlijks middelen reserveren voor het opwaarderen van de ringweg. Hierbij draagt de provincie 5/7 en de gemeente 2/7 van de investeringen. De gemeente spaart sinds 2001 jaarlijks € 454.000,- aan eigen middelen en tevens € 454.000,- aan BDU-subsidie. Daarmee investeren wij ruim € 8 miljoen in de opwaardering van de ringweg. Inmiddels is in het meerjarenbeeld van de gemeentebegroting de dekking voor ons eigen aandeel tot en met 2010 vastgelegd. Met voorfinanciering van de provincie worden de projecten vervroegd uitgevoerd. Het betreft de:

1. reconstructie Westelijke Ringweg / Hoendiep;
2. reconstructie knoop Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg;
3. reconstructie Noordzeebrug / Bedumerweg.

De realisatie van de reconstructie Westelijke Ringweg / Hoendiep is in 2006 voltooid. Voor de reconstructie knoop Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg heeft uw raad vlak voor de zomer 2006 een beslissing genomen en de uitvoering is momenteel in volle gang. Medio 2008 is het werk gereed. Voor Bedumerweg / Noordzeebrug is in 2006 de planvorming afgerond. In november 2006 is door uw raad het plan en het krediet vastgesteld. Momenteel wordt nog onderhandeld over de verwerving van grond en daarna kan de uitvoering van het project worden begonnen.

6.2 Oostelijke Ringweg

Er ligt een principe-afspraken met de provincie om ook in de periode 2010 tot en met

2014 eigen middelen en BDU te sparen voor het opwaarderen van de Oostelijke Ringweg. Hiermee is het gemeentelijk aandeel in dit project € 4 miljoen. De provincie krijgt de Oostelijke Ringweg van de het rijk in beheer en daarbij wordt een afkoopsom meegegeven door het rijk. Deze afkoopsom samen met het sparen in deze periode vormt de basis om ook de Oostelijke Ringweg ongelijkvloers te maken. Begin 2007 wordt een verkenning uitgevoerd samen met de provincie over de toekomst van de Oostelijke Ringweg.

6.3 Afritten A7 Hoogkerk / kluifrotondes

Medio 2007 wordt de kluifrotonde Ruskenveen onderaan de toe- en afrit A7 / Hoogkerk gerealiseerd. De kosten bedragen € 1,6 miljoen. De dekking vindt plaats uit Nieuw Beleid 2006, het regiofonds en een bijdrage van de provincie.

6.4 Groene Golf Oostelijke Ringweg

Het rijk past de verkeerslichten op de Oostelijke Ringweg medio 2007 aan en koppelt de verkeersregelinstallaties aan elkaar. Hierdoor verbetert de doorstroming. Het betreft een volledig door Rijkswaterstaat uitgevoerd project waarbij geen bijdrage van de gemeente Groningen is opgenomen.

6.5 Langmanpakket en Euvelgunnetracé

Het Langmanpakket bestaat uit een reeks maatregelen waaronder het maken van een parallelstructuur aan de Zuidelijk Ringweg in Zuidoost, aanpassingen aan de Laan Corpus Den Hoorn, aanpassingen aan het Julianaplein, het verschuiven van de aansluiting A7 / Vrijheidsplein naar de Laan Corpus den Hoorn en het realiseren van het Euvelgunnetracé en de aansluiting Driebondsweg. Onze werkzaamheden zijn inmiddels uitgevoerd. In 2008 en 2009 is Rijkswaterstaat op diverse locaties aan het uitvoeren. De contouren (het zandlichaam) van het Euvelgunnetracé tekenen zich al af, de aanpassingen aan het Julianaplein zijn begonnen en de werkzaamheden voor de verschuiving van de aansluiting A7 Vrijheidsplein naar Laan Corpus Den Hoorn is volop in uitvoering. Het gehele project wordt in 2009 opgeleverd.

6.6 Berlagebrug en Sontbrug

Door de huidige verkeersdruk, de komst van Meerstad en de ontwikkelingen in de Eemskanaalzone is verdichting van het verkeersnetwerk in Zuidoost aan de orde. Het programma verkeer en vervoer houdt rekening met de aanleg van een tweetal bruggen, te weten de Berlagebrug en de Sontbrug. In fasering loopt de Berlagebrug voor op de Sontbrug. De besluitvorming voor de Berlagebrug heeft in oktober 2005 plaatsgevonden. In totaal kost de brug € 24 mln. waarvan € 16,4 gedekt is uit (voorbeslagen op) Nieuw Beleid over de periode 2004 t/m 2009 en € 7,6 mln. uit (voorbeslagen op) BDU over de periode 2004 t/m 2008. Het streven is dat de brug in 2008 wordt opengesteld voor het verkeer. De realisatie van de Sontbrug is in tempo afhankelijk van de ontwikkeling van Meerstad en daarom als PM in het programma opgenomen. Financiering voor de Sontbrug wordt voorzien uit de exploitatie van Meerstad en Eemskanaalzone.

6.7 Afmaken Noordzuidroute

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

6.8 Aansluiting Westpoort op A7

Voor het bedrijventerrein Westpoort wordt een nieuwe verkeersaansluiting op de A7 gemaakt. Hiermee wordt de eerste 80 Ha van Westpoort ontsloten. De werkzaamheden zijn eind 2005 gestart. De planning is gericht op ingebruikname van de nieuwe wegverbinding in 2010. De dekking vindt plaats vanuit de exploitatie van Westpoort en € 15 miljoen aan EFRO subsidie.

6.10 Ontsluiting Martiniziekenhuis

De nieuwe ontsluiting van Martiniziekenhuis wordt momenteel uitgevoerd, er komen fietsstroken langs de Van Swietenlaan in het najaar van 2007, de busbaan over ziekenhuisterrein wordt eind 2008 in gebruik genomen en aan de westkant van de Paterswoldseweg komen fietsvoorzieningen. Deze aanpassingen aan de verkeersstructuur kosten in totaal € 5 miljoen. Dekking is begin 2006 door uw raad vastgesteld waarbij de helft uit eigen middelen komt en de andere helft door het ziekenhuis wordt bekostigd.

6.11 Noordelijke Verkeersontsluiting Westpoort

Westpoort wordt na 2010 - ter hoogte van het viaduct met de Kerkstraat - aangesloten op de Vierverlatenweg aan de noordzijde van Hoogkerk. De kosten hiervoor zijn nog onbekend maar de verwachting is dat deze nieuwe infrastructuur niet volledig bekostigd kan worden uit de tweede fase van Westpoort. Vooralsnog staat de dekking van deze nieuwe ontsluitingstructuur PM.

6.12 Afronden opwaarden Westelijke Ringweg

Op lange termijn (na opwaarden Oostelijke Ringweg) wordt in de Westelijke Ringweg ook de aansluiting met de Siersteenlaan/ Pleiadenlaan ongelijkvloers gemaakt. Ditzelfde geldt voor de aansluiting met de Friesestraatweg en het sportpark Vinkhuizen in combinatie met het opheffen van de bestaande aansluiting met de Metaallaan. De financiering staat PM.

6.13 Verkeersstructuur Europapark

De nieuwe ontsluiting van Europapark leunt geheel op de exploitatie van Europapark. De financiering is voorzien uit Kompas en de exploitatie Europapark.

6.14 Verkeersstructuur Zernike

De nieuwe ontsluitingsstructuur van Zernike leunt geheel op de exploitatie van Zernike.

6.15 Verkeersstructuur Damsterdiep

Met de komst van de parkeergarage, het nieuwe kantoor van Nijestee en het plein verandert de verkeersstructuur van het Damsterdiep. Om de nieuwe verkeers-structuur goed aan te laten sluiten zijn aanpassingen nodig zoals de wijze van aantakken op de kruising Damsterdiep / Petrus Campersingel. In totaal bedragen de kosten hiervoor € 3,5 miljoen. In de begroting van 2007 is € 1 miljoen incidenteel ter beschikking gesteld. Voor de komende begroting resteert een claim van € 2,5 miljoen.

6.16 Autoluw Steentilstraat

In januari 2006 is in de raad de evaluatie van verkeersmaatregelen binnenstad Oost behandeld. Voor de Steentilstraat wordt voorgesteld om direct aansluitend op de realisatie van de Damsterdiepgarage de Steentilstraat autoluw te maken. Vanuit het budget verkeersmaatregelen - reconstructies willen wij in dit project € 200.000,- steken.

6.17 Herinrichting Diepenring

Ten aanzien van de reconstructie Noordelijke en Oostelijke Diepenring geldt dat de uitvoering gekoppeld is aan de realisatie van de Damsterdiepgarage. De voortgang bij de Damsterdiepgarage maakt dat de planvorming voor dit project eind 2008 / begin 2009 kan aanvangen en dat dan dekking moet worden gevonden. Voor de periode na 2008 ligt er een claim van € 2 mln. op Nieuw Beleid. Dit is een schatting voor de eerste fase. De totale kosten van de herinrichting kunnen pas worden bepaald wanneer duidelijk is welk ontwerp wenselijk is. Deze kosten liggen aanmerkelijk hoger en zijn niet opgenomen in het programma.

6.18 Doorstroming Van Ketwich Verschuur/Laan Corpus den Hoorn

De doorstromingskwaliteit en verkeersveiligheid van de Laan Corpus den Hoorn (nabij het Noord Willemskanaal) en de Van Ketwich Verschuurlaan willen we verbeteren. Ter beperking van het aantal onnodige stops worden de verschillende verkeerslichten op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan beter op elkaar afgestemd. Ook wordt bekeken of het met minder kruispunten kan en of de vormgeving kan worden verbeterd. Vanuit het budget verkeersmaatregelen – reconstructies en BDU reserveren wij € 1 miljoen voor dit project. In 2007 wordt een voorstel uitgewerkt.

6.19 Niet fysieke autoprojecten

Verkeersstudie Zuidoost

Momenteel wordt voor het zuidoostelijke stadsdeel een studie verricht naar het toekomstige functioneren van de verkeersstructuur in relatie tot Eemskanaalzone, Meerstad en de Oostelijke Ringweg. Medio 2007 wordt deze studie afgerond.

Planstudie Zuidelijke Ringweg

In augustus 2006 is de Netwerkanalyse Groningen-Assen en de Verkenningenstudie Alternatieven Zuidelijke Ringweg aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aangeboden. Naar aanleiding van de motie Mastbroek in de Tweede Kamer zet het ministerie momenteel beide rapporten om in een volwaardige MIT-verkenning. Daarmee staat de problematiek van de Zuidelijke Ringweg weer op het rijksinvesteringsprogramma van grote infrastructuurprojecten. De vervolgstap op de

Raadsvoorstel - duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma (Nr. 6.)

13

MIT-verkenning is de planstudie waarin alle aspecten worden onderzocht en gewogen. De planstudie is grondig en zal een traject van 2 à 3 jaar beslaan.

7 Parkeren

7.1 Parkeergarage Damsterdiep

Het ontwerp is in 2006 afgerond en lag begin 2007 ter inzage. Er worden 540 parkeerplaatsen gerealiseerd. Een aantal parkeerplaatsen op maaiveld aan de Diepenring wordt opgeheven. De totale investering is geraamd op € 30 mln. die gedekt wordt uit de exploitatie van het project en de parkeerexploitatie. Het resterende tekort van 2,5 miljoen euro wordt voorlopig gedekt door een onttrekking aan de reserve grondzaken.

7.2 Parkeergarage CiBoGa

In de Gasfabriekgarage komen in totaal 1.250 parkeerplaatsen die deels bestemd zijn voor bezoekers, UMCG personeel en deels worden verkocht aan de toekomstige bewoners. De kosten van de realisatie van deze garage bedraagt € 30 mln.

7.3 Parkeergarage Forum

In het kader van de Grote Markt Oostzijde wordt de huidige Nabergarage opgeheven en vervangen door een nieuwe garage onder het Forum. Een fietsstalling (circa 1.000 plaatsen) is onderdeel van de garage. We komen hier met nadere voorstellen voor de dekking.

7.4 Ombouwen Centrumgarage tot buurtstalling

Na de komst van de Damsterdiepgarage, de CiBoGa Garages en de Forumgarage (als vervanging van de Nabergarages) is het voornemen de Centrumgarage om te zetten tot een buurtstalling. De aanpassingen daarvoor zijn gering. De opbrengsten uit de Centrumgarages zullen daarmee wel dalen. Te zijner tijd worden de financiële consequenties in beeld gebracht.

7.5 Uitbreiding parkeerregime schilwijken

Bij voldoende draagvlak in de wijken wordt het parkeervergunningenregime verder uitgebreid. De kosten van de uitbreiding worden gedragen door de parkeerexploitatie.

7.6 P+R Euroborg

In 2006 is gewerkt aan het ontwerp voor de P+R en de afstemming op de exploitatie van de citybus. Voor de zomer van 2007 komt het voorstel richting de raad. Het gaat om een sober ingerichte P&R-voorziening met ontsluiting vanaf de Bornholmstraat, gefinancierd uit de exploitatie Europapark, de BDU en het regiofonds. In een later stadium is een directe aantakking op de A7 voorzien.

7.7 P+R Haren

De gemeente Haren heeft gezamenlijk met de provincie Groningen en ons een plan gemaakt voor de ontwikkeling van een transferium aan de A28. De totale kosten van dit project zijn begroot op € 5,6 miljoen. Onze bijdrage is € 980.000,- en wordt gedekt uit Nieuw Beleid 2005 en BDU. In 2006 zijn er, als onderdeel van het groot onderhoud aan de A28, tunnels onder de autosnelweg ten behoeve van het transferium

Raadsvoorstel - duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma (Nr. 6.)

14

gemaakt. De aanbesteding van het transferium zelf is voorbereid en binnenkort vindt de aanbesteding plaats. De planning is om in december 2007 het transferium in gebruik te nemen.

7.8 P+R Hoogkerk

In 2006 is er bestuurlijke overeenstemming bereikt over het transferium Hoogkerk. Een voorziening vanaf de toerit A7 richting Groningen is gerealiseerd, zodat bussen gebruik kunnen maken van de voormalige tramtunnel. Een definitief plan voor het transferium wordt rond de zomer 2007 in de raad verwacht. De start van de realisatie staat in voorjaar van 2008 gepland, omdat er eerst een bestemmingsplan van de gemeente Noorderveld wordt aangepast. Totale kosten zijn circa € 15 mln. (inclusief het afboeken van oude plankosten). De dekking bestaat uit eigen middelen (OZB doorstroming, Nieuw Beleid 2006 en 2007, Kolibri reservering) en een complex aan bijdragen van het regiofonds, de provincies Groningen en Drenthe, de gemeente Tynaarlo en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit voorjaar maken we de afrondende afspraken ten aanzien van de financiële dekking.

7.9 P+R Zernike

Binnenkort wordt de tijdelijke P+R Professor Uilkensweg op Zernike in gebruik genomen. Maar in het eindbeeld ligt de P+R Zernike dicht op de toe- en afrit van de Noordelijke Ringweg en wordt bediend door de tram. Nu de besluitvorming rond de tram Hoofdstation-Zernike en de Regiotram heeft plaatsgevonden, is er ook meer zekerheid over de komst van de P+R Zernike bij de Noordelijke Ringweg. Wij staan daarom een versnelde realisatie van dit terrein voor dat alvast wordt bediend met de bestaande buslijnen naar Zernike. Vooralsnog denken wij aan een investering van € 3,5 miljoen. Door het inzetten van het budget kleine verkeersprojecten en reconstructies gecombineerd met BDU is het mogelijk een bedrag van tussen de € 2,5 en € 3 miljoen te reserveren. Het realiseren van P+R-voorzieningen is een speerpunt in het regionale beleid. Daarom willen wij in 2007 een claim bij het regiofonds doen voor de resterende financiering.

7.10 P+R Driebond

Dit transferium is gekoppeld aan de tram naar Meerstad. De tram naar Meerstad staat na 2015 op het programma. Daarom staat de financiering voor dit transferium PM.

7.11 Renovatie Parkeergarage Oosterpoort

De parkeergarage Oosterpoort wordt in 2007 gerenoveerd. De financiering komt uit de parkeerexploitatie.

7.12 Niet fysieke parkeerprojecten

De komende periode wordt gewerkt aan een nieuwe parkeerverordening, het upgraden van de hardware van het dynamische parkeerverwijssysteem PRIS, het implementeren van een nieuw vergunningenbeheersysteem, de reorganisatie van parkeercontrole, het verbeteren van de parkeerservice en een verkenning van de mogelijkheden om tweede en derde autobezit in het vergunningengebied te ontmoedigen. De dekking voor deze werkzaamheden komt uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf en de afdeling Verkeer en Vervoer.

8. Goederenvervoer

8.1 Stadsdistributie en selectief toegangssysteem binnenstad

De praktijk is dat buiten de venstertijden veel vrachtauto's toch laden en lossen. Gezamenlijk met de herijking van de erkenningsregeling en het creëren van een versdistributievenster zetten we in op een sluitende handhavingmethode. Dat gaan we doen met een systeem van selectieve toegang. In 2007 willen we dit systeem uitwerken samen met de direct belanghebbenden. Voor 2007 stellen wij voor om € 150.000,- ter beschikking te stellen voor de uitwerking uit het budget verkeersmaatregelen – reconstructies. De dekking voor de investering zelf staat PM.

8.2 Convenant stedelijke distributie

Op initiatief van het SNN is een convenant in de maak tussen de gemeenten en de transportbelangenorganisaties over stadsdistributie.

9. Verkeersveiligheid (gedragsbeïnvloeding)

9.1 Verblijfsgebieden (30 km/h) Engelbert, Middelbert en Dorkwerd

Al geruime tijd wordt de situatie in de kernen van Engelbert en Middelbert door bewoners als verkeersonveilig benoemd. In het verleden zijn hierover contacten geweest met bewoners. In het kader van het PURE project ligt de wens om de kom van Dorkwerd als 30 km/h gebied in te richten. Conform Duurzaam Veilig moeten alle drie de dorpskernen als 30 km/h gebied worden ingericht. In voorgaande edities van het Meerjarenprogramma stonden deze projecten PM. Met het budget verkeersmaatregelen - reconstructies uit de begroting 2007 en BDU kunnen we deze gebieden in 2008 als 30 km/h inrichten. In 2007 worden de plannen uitgewerkt. In eerste instantie is € 400.000,- gereserveerd.

9.2 Afronden 30 km/h gebieden stad

De afgelopen jaren is invulling gegeven aan het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig' met het inrichten van 30 km/h gebieden in de woonwijken. Dit traject is in de stad grotendeels afgerond. In 2007 voeren wij een quickscan uit of de huidige inrichting voldoet en in 2007 en 2008 worden waar nodig aanvullende maatregelen getroffen. De Kerkstraat en de Kinglaan worden daarbij in ieder geval nader beschouwd. In eerste instantie is ruim € 1 miljoen beschikbaar uit het budget verkeersmaatregelen - reconstructies aangevuld met BDU.

9.3 Schoolomgevingen en school-thuisroute

We willen de komende jaren de omgeving van alle 54 basisscholen verkeersveiliger en herkenbaar inrichten. En we starten een experiment met zogenaamde school-thuisroutes. Verspreid over de komende 4 jaar willen we daar ruim € 1 miljoen insteken. De dekking vindt plaats uit het budget kleine verkeersprojecten en reconstructies. In 2007 vragen wij u voor dit project € 225.000,- ter beschikking te stellen uit het budget verkeersmaatregelen - reconstructies in de begroting 2007.

9.4 Kleine verkeersprojecten

Meer dan afgelopen periode hebben wij oog voor de 'kleine' verkeersproblemen in de wijken. Via het loket Beheer en Verkeer, brieven van Stadters en raadvragen bereiken

Raadsvoorstel - duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma (Nr. 6.)

16

ons jaarlijks verzoeken voor verkeerskundige aanpassingen in de directe woon- of bedrijfsomgeving. Ook vanuit stadsdeelcoördinatie bereiken ons verzoeken. Dat kan gaan om verkeersdrempels, zebra's, verplaatsen vanabri's, andere afstelling verkeerslichten, veranderen van de voorrangssituatie etc. Om hier snel en adequaat op in te spelen willen wij de komende 4 jaar € 320.000,- aan dit soort projecten besteden. Wel is een voorwaarde dat de problematiek een aantoonbare koppeling heeft met bereikbaarheid, parkeren en verkeersveiligheid. Voor 2007 stellen wij voor een budget beschikbaar te stellen van € 80.000,- met als dekking het budget verkeersmaatregelen - reconstructies in de begroting 2007.

9.5 Verkeerseducatie

In de afgelopen jaren was in de verkeerseducatieprojecten te weinig elan en variatie. In 2007 staat er daarom een groot aantal nieuwe projecten op stapel. Wij willen in de periode 2007-2010 jaarlijks voor € 94.000,- aan activiteiten uitvoeren. De helft van de dekking komt uit subsidie van de provincie en de andere helft wordt gevonden in het budget verkeersmaatregelen - reconstructies in de begroting 2007. In deze nota vragen wij u om dit krediet ter beschikking te stellen.

9.6 Week van de vooruitgang

In 2005 is als opvolger van de autoloze zondagen voor het eerst de week van de vooruitgang georganiseerd. Samen met 3VO, GCC, VCC en provincie Groningen wordt elk jaar een week lang aandacht besteed aan alternatieve vormen van vervoer. Ook in 2007 willen wij bijdragen aan de organisatie van deze week. De totale kosten van de week bedragen circa jaarlijks € 40.000,- waarvan € 26.250,- uit het programma Verkeer en Vervoer. Dit budget wordt gedekt uit verkeersmaatregelen - reconstructies. In deze nota vragen wij u om krediet ter beschikking te stellen voor dit project.

10. Voorstel

Op grond van het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. de beleidsnota Verkeer en Vervoer Groningen: duurzame mobiliteit vast te stellen;
- II. het uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2007 vast te stellen en in te stemmen met het indicatieve programma voor de jaarschijven 2008 t/m 2010;
- III. het college te verzoeken het meerjarenprogramma 2007 – 2010 uit te voeren;
- IV. een raamkrediet in 2007 ter beschikking te stellen van € 9.856.000,- voor de kosten van het gemeentelijk aandeel in het programma Verkeer en Vervoer 2007 en eventuele nadere (aanvullende) kredietaanvragen af te wachten voor afzonderlijke (deel)projecten van het programma;
- V. een investeringsbedrag van € 103.250,- (7,8S) structureel beschikbaar gestelde middelen voor verkeersmaatregelen – reconstructie te ruilen voor incidenteel nieuw beleid uit de beschikbaar gestelde middelen voor de fietsnota;
- VI. uit deze incidentele middelen (€ 150.250,-) de volgende kredieten beschikbaar te stellen:
 - a. € 94.000,- voor het programma verkeerseducatie met aanvullende dekking van € 47.000,- BDU-verkeerseducatie;
 - b. € 26.250,- voor de 'Week van de vooruitgang 2007';
 - c. € 30.000,- voor de Bijdrage Projectorganisatie ZZL;

Raadsvoorstel - duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma (Nr. 6.)

17

- VII. een voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen van € 150.000,-- ter voorbereiding van de uitvoering van Fietsbrug ACM-locatie met als dekking structureel OZB middelen 2003, budget fiets;
- VIII. een voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen van € 75.000,-- ter voorbereiding van de uitvoering van doorstroming Van Ketwich Verschuurlaan / Laan Corpus den Hoorn met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;
- IX. een krediet ter beschikking te stellen van € 150.000,-- voor het afronden van 30 km routes met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;
- X. een voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen van € 30.000,-- voor 30 km Engelbert, Middelbert en Dorkwerd met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;
- XI. een krediet ter beschikking te stellen van € 80.000,-- voor kleine infrastructurele aanpassingen met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;
- XII. een krediet ter beschikking te stellen van € 225.000,-- voor de aanpak van schoolomgevingen met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;
- XIII. de gemeentebegroting 2007 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - duurzame mobiliteit en Meerjarenprogramma (Nr. 6.)

18

Begrotingswijzigingen

Betrokken dienst(en)	: RO/EZ					
Naam voorstel	: Groningen: Stad in Beweging en Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer					
Besluitvorming (orgaan + datum + nummer)	: Raad					
Incidenteel / Structureel	: Structureel / Incidenteel					
Soort wijziging	: Exploitatie					
				Dotatie	Onttrekking	
Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	- Reserve	+ Reserve	Saldo
7.05 Verkeer en Vervoer (inc. mw beleid 2007 fietsnota)	1.905.000		-1.905.000			-1.905.000
9.03 BSD: Concemstelposten (inc. jrw. beleid 2007)	-1.905.000		1.905.000			1.905.000
7.05 Verkeer en Vervoer (str. mw beleid verkeersmaatregelen)	100.000		-100.000			-100.000
9.03 BSD: Concemstelposten (str. mw. beleid 2007)	-100.000		100.000			100.000
7.05 Verkeer en Vervoer (str. mw beleid Eemskanaal)	300.000		-300.000			-300.000
9.03 BSD: Concemstelposten (str. mw. beleid 2007 Eemskanaal)	-300.000		300.000			300.000
Totalen begrotingswijziging	0	0	0	0	0	0

Betrokken dienst(en)	: RO/EZ					
Naam voorstel	: Groningen: Stad in Beweging en Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer					
Besluitvorming (orgaan + datum + nummer)	: Raad					
Incidenteel / Structureel	: Incidenteel					
Soort wijziging	: Investing					
				Dotatie	Onttrekking	
Financiële begrotingswijziging 2007:	Lasten	Baten	Saldo	- Reserve	+ Reserve	Saldo
7.05 RO/EZ: Verkeer en Vervoer (Fietsnota)	150.250	47.000	-103.250			-103.250
7.05 RO/EZ: Verkeer en Vervoer (ACM fietsbrug)	150.000		-150.000			-150.000
7.05 RO/EZ: Verkeer en Vervoer (Meerjarenprogr. 2007-2010)	560.000	0	-560.000			-560.000
Totalen begrotingswijziging	860.250	47.000	-813.250	0	0	-813.250

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit



Stad in beweging

Beleidsnota Verkeer en Vervoer periode 2007-2010, doorkijk naar 2020

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

Inhoudsopgave

1. INLEIDING.....	2
1.1 NIEUWE BELEIDSNOTA VERKEER EN VERVOER	2
1.2 PLANHORIZON VAN DE NOTA	2
1.3 INTEGRALE BLIK OP RUIMTELIJKE ORDENING EN VERKEER EN VERVOER	2
1.4 AANDACHT VOOR DUURZAAMHEID	2
2. HOOFDLIJNEN VERKEER- EN VERVOERBELEID.....	3
2.1 NATIONAAL.....	3
2.2 REGIO GRONINGEN-ASSEN	3
2.3 VERKEERSBELEID IN GRONINGEN TOT NU TOE	4
2.4 BELEIDSINZET	4
2.5 ANDERE ACCENTEN	5
2.6 VERKEER EN VERVOER IS MEER DAN INFRASTRUCTUUR	5
3. FIETS	6
3.1 FIETS HOGE PRIORITEIT	6
3.2 FIETS EN RUIMTELIJK BELEID	6
3.3 FIETSPADENNETWERK	6
3.4 FIETSEN STALLEN.....	7
3.5 FIETS PROMOTEN.....	7
4. OPENBAAR VERVOER	10
4.1 VERSTERKEN VAN OPENBAAR VERVOER IS DÉ INZET.....	10
4.2 OPENBAAR VERVOER IN RELATIE TOT RUIMTELIJKE ORDENING	10
4.3 TOEKOMSTVAST OPENBAAR VERVOER	10
4.4 DE REGIOTRAM ALS ONDERDEEL VAN KOLIBRI	11
4.6 GOED TOEGANKELIJK OPENBAAR VERVOER.....	12
4.7 MARKETING EN PRODUCTVERBETERING.....	13
5. AUTO	15
5.1 HUIDIGE SITUATIE RINGWEGEN	15
5.2 HUIDIGE SITUATIE OVERIGE WEGEN IN DE STAD	15
5.3 DE DOORSTROMING KOMT VERDER ONDER DRUK TE STAAN.....	15
5.4 MAATWERK VOOR RINGWEGEN EN STEDELIJKE WEGEN	16
5.5 ONZE AMBITIE VOOR DE RINGWEGEN.....	16
5.6 ONZE AMBITIE VOOR DE OVERIGE WEGEN IN DE STAD	16
6.1 PARKEREN IS ESSENTIEEL VOOR EEN GOEDE BEREIKBAARHEID	19
6.2 BINNENSTAD IN RELATIE TOT BEZOEKERSPARKEREN	19
6.3 PARKEERREGIMES IN DE BINNENSTAD EN DE WIJKEN EROMHEEN.....	19
6.4 HET BELEID BIJ NIEUWE ONTWIKKELINGEN	20
6.5 PARKEERSERVICE	20
6.6 NIEUWE TECHNIEKEN	20
7. GOEDERENVERVOER.....	22
7.1 (INTER-) NATIONALE EN REGIONALE DISTRIBUTIE	22
7.2 VENSTERTIJDENGEBIED	22
7.3 ERKENNINGSREGELING STEDELIJKE DISTRIBUTIE.....	22
7.4 COMMISSIE VAN ADVIES INZAKE BEVOORRADINGSAAANGELEGENHEDEN	22
8. VERKEERSVEILIGHEID.....	24
8.1 VERKEERSVEILIGHEID HOGE PRIORITEIT.....	24
8.2 INFRASTRUCTUUR	24
8.3 VERKEERSEDUCATIE.....	24
8.4 HANDHAVING	25
8.5 SPEERPUNT: SCHOOLOMGEVINGEN	25

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

1. Inleiding

1.1 Nieuwe beleidsnota Verkeer en Vervoer

Voorliggende nota is de opvolger van de nota 'Goed op Weg' uit 2003. Een actualisatie van laatstgenoemde nota was nodig omdat:

- In mei 2006 een nieuw college van Burgemeester en Wethouders is aangetreden. Deze nota markeert de beleidsinzet van dit college op gebied van verkeer en vervoer.
- Goede bereikbaarheid is een belangrijke factor voor het functioneren van onze stad. Daarom is voor de nieuwe structuurvisie en binnenstadsvisie een heldere lijn voor mobiliteit en bereikbaarheid vereist.
- In februari 2007 heeft de gemeenteraad ingestemd met het eindbeeld van een regionaal tramnetwerk en dat als uitgangspunt te nemen voor de samenwerking met de provincie en regio. Tevens wordt een ontwerp van de lijn Hoofdstation - Zernike uitgewerkt.
- In februari 2006 heeft het rijk de Nota Mobiliteit vastgesteld als opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer II uit 1990.
- Een essentieel onderdeel uit de Nota Mobiliteit zijn netwerkanalyses voor Nationaal Stedelijke Netwerken. Medio 2006 is de Netwerkanalyse regio Groningen-Assen afgerond. In deze analyse wordt de ruimtelijke ordening en het verkeer- en vervoersysteem in samenhang beschouwd. De Netwerkanalyse is een belangrijke pijler onder de keuzes van de regio en stad op het gebied van mobiliteit.

1.2 Planhorizon van de nota

De meeste maatregelen (voorbereiding en/of uitvoering) in deze nota richten zich op de periode 2007 - 2010. Daarmee vormt deze nota de inhoudelijke onderlegger voor het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer van de komende jaren. In het meerjarenprogramma geven we ieder jaar inzicht in de voortgang van de uitvoering van infrastructuur- en verkeersprojecten en de stand van zaken rond de financiële dekking. Verkeersbeleid gaat veelal om lange adem en visie met horizon verder dan de eerste 4 jaar. De maatregelen die wij voorstaan zijn hier onderdeel van en daarom geeft de nota een doorkijk naar 2020.

1.3 Integrale blik op ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer

De ruimtelijke ordening, de sociaal economische structuur en het verkeer- en vervoersysteem (wegen, fietspaden, openbaar vervoer lijnen etc.) moeten in samenhang worden gezien. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningen en bedrijven, maken dat verkeersstromen verschuiven en veelal toenemen. Bij substantiële ontwikkelingen moet het verkeer- en vervoersysteem dan ook meeveranderen of groeien. Omgekeerd geldt dat daar waar het verkeer- en vervoersysteem nog capaciteit biedt er juist kansen liggen voor stedelijke en economische ontwikkelingen. Bereikbaarheid is voor veel bedrijfssectoren een essentiële vestigingsfactor en daarmee bepalend voor de economische structuur van de stad. Ook hangt de sociale structuur, de leefbaarheid en ruimtelijke beleving van de stad, zowel door mobilisten als omwonenden, nauw samen met de ligging van infrastructuur en inpassing daarvan. In deze nota wordt sterk ingezet opdat verkeer en vervoer, ruimtelijk ordening en economie hand in hand gaan onder de conditie van een leefbare stad.

1.4 Aandacht voor duurzaamheid

De klimaatveranderingen en het groeiende besef van de ernst ervan maken dat het college van Groningen de meest duurzame stad van Nederland wil maken. Ook het verkeersbeleid levert aan deze doelstelling een bijdrage. Daarom wordt in deze nota ingestoken op een duurzaam verkeersbeleid. Speerpunten hiervan zijn:

- Investeren in de vervoerwijze fiets;
- Kwaliteitsslag in het regionaal openbaar vervoer;
- Inzetten op ketenmobiliteit (P+R);
- Terughoudend zijn met capaciteitsuitbreiding van de auto-infrastructuur binnen de stad maar wel inzetten op doorstroming op de ringweg;
- Stimuleren van milieuvriendelijke motorvoertuigen;
- Een impuls geven aan de verkeersveiligheid;
- Een hoge ruimtelijke kwaliteit van de infrastructuur en verblijfsgebieden.

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

2. Hoofdpijnen verkeer- en vervoerbeleid

2.1 Nationaal

Het rijksbeleid laat een aantal koerswijzigingen zien ten opzichte van het Structuurschema Verkeer en Vervoer II. In het oog springt dat mobiliteit weer 'mag' en dat er meer vrijheid wordt gegeven aan mobiliteitsgroei. De relatie tussen economie en mobiliteit wordt benadrukt. Vaker wordt een koppeling gelegd tussen degenen die baat hebben bij nieuwe infrastructuur en de financiering (beprijzen, PPS, e.d.). Het streven naar congestievrije doorstroming wordt enigszins losgelaten. Het wordt belangrijker gevonden dat de reizigers vooraf weten hoelang de reis duurt (betrouwbare reistijden). Het openbaar vervoer moet vooral haar eigen kracht versterken. Substitutie van auto naar openbaar vervoer speelt een minder prominente rol. De gedachte is dat decentrale overheden het beste weten wat er regionaal en lokaal moet gebeuren. Dit maakt dat regionale bereikbaarheid, waarbij samenwerking tussen de verschillende beheerders noodzakelijk is, hoog op de agenda staat.

2.2 Regio Groningen-Assen

De regio Groningen-Assen is met 450.000 inwoners en 220.000 banen de economische motor van Noord-Nederland. De ambitie van de regio en de stad is om deze economische positie te versterken.

In de regiovisie is daarom afgesproken dat de regio zich geconcentreerd ontwikkelt langs de T-structuur van de A28 en A7 (Groningen, Assen en de schragende kernen Roden/Leek en Hoogezand-Sappemeer). Ook worden ontwikkelingen geconcentreerd langs de openbaar vervoerverbindingen, die daartoe worden versterkt door middel van het Kolibri-programma. Als stad pakken we dit op door de helft van onze woningbouwopgave in de bestaande stad te realiseren. De ambitie is dat de stad als geheel een groter zwaartepunt wordt in de regio en in Noord-Nederland. Daarvoor moeten de stad en de regio verbonden zijn met andere landsdelen en dat de internationale routes die langs Groningen lopen moeten op niveau functioneren. Gelet op de (psychologische) afstanden betekent dit snelle treinverbindingen en een doorstromende Zuidelijke Ringweg. Op regionale schaal moeten de voorzieningen waarop stad en regio zijn aangewezen optimaal bereikbaar zijn.

Doordat ruimtelijke intensiveringen binnen de T-structuur plaatsvinden, worden de natuur- en landschappelijke waarden buiten de T-structuur gespaard. In onze regio wordt op een unieke wijze tussen alle gemeenten en beide provincies samengewerkt aan dit beleid. Het rijk onderschrijft onze ambities en heeft de regio in de Nota Ruimte aangewezen als één van de zes Nationale Stedelijke Netwerken.

De stad Groningen heeft binnen de ruimtelijke en economische structuur van de regio met haar 182.000 inwoners en 123.000 banen een prominente positie. De regionale voorzieningen zoals (specialistische) winkels, uitgaansleven, kunst en cultuur, onderwijs, medische zorg etc. zijn veelal gevestigd in de stad. De bovenregionale en zelfs (inter-) nationale voorzieningen zoals het UMCG en de RUG bevinden zich in de stad. Dit resulteert in een dagelijkse pendel van circa 150.000 à 200.000 bezoekers, werknemers en scholieren/studenten die 's ochtends de stad ingaan en 's avonds de stad weer verlaten.

Het regionale wegstelsel en het openbaar vervoernetwerk zijn vanuit de historie zo gegroeid dat de stad als spin in het web fungeert. Het grootste deel van de dagelijkse verplaatsingen heeft een relatie met de stad. Dat maakt ook dat de meeste knelpunten bij de stad liggen (A7, A28, regionale toegangswegen, ringwegen en aanrijroutes binnenstad).

Voor de toekomst willen wij onze rol als economisch en stedelijk middelpunt nog meer versterken. Omdat het de kracht van de gehele regio versterkt, is dit de inzet van alle regiopartners. Verwacht wordt dat door schaalvergroting meer bedrijvigheid vanuit de regio naar de stad wordt verplaatst. Wij zijn voorstander van deze concentratie, maar moeten er wel alles aan doen om deze bedrijven concurrerende locaties aan te bieden. Kunnen wij dat niet, dan gaan ze aan de stad voorbij.

Deze ambitie als 'hoofdstad van het noorden' betekent versterken van de werkgelegenheidsfunctie maar ook extra druk op het stedelijke en stadsregionale verkeerssysteem. En juist bereikbaarheid is een belangrijke voor-

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

waarde voor het economisch functioneren. Om de concurrentiepositie te verbeteren, moet gewerkt worden aan de bereikbaarheid.

2.3 Verkeersbeleid in Groningen tot nu toe

De gemeente Groningen heeft altijd een consequent ruimtelijk beleid gevoerd. De inzet is een compacte stad waar wonen, werken en recreëren dicht bij elkaar liggen. Omdat deze ruimtelijke structuur de meeste kansen biedt voor fiets en openbaar vervoer is dit een belangrijke pijler van het Groningse verkeer- en vervoerbeleid.

Het consequent investeren in de fietsinfrastructuur heeft een verfijnd en comfortabel fietsnetwerk opgeleverd. De compacte stad en een uitstekend fietsnetwerk hebben hun vruchten afgeworpen in een hoog aandeel fietsgebruik (meer dan 50%) binnen de stad. Zeker als dit afgezet wordt tegen het fietsgebruik in vergelijkbare steden.

Er is geïnvesteerd in een openbaar vervoernetwerk met vrijliggende busbanen, bussen die prioriteit hebben bij verkeerslichten, de realisatie van een nieuw busstation e.d. Met een succesvolle aanbesteding van het busvervoer is, ondanks de recente forse rijksbezuiniging, de kwaliteit van het openbaar vervoer behouden. Dit is gebeurd onder regie van de unieke samenwerkingsorganisatie van de beide provincies en de stad: het OV-bureau.

De invoering van het verkeerscirculatieplan in 1977 en het autoluw en -vrij maken van grote delen van de binnenstad in de jaren negentig zijn een essentiële randvoorwaarde voor een economisch goed functionerende binnenstad gebleken. Daarbij is de automobilist echter niet uit het oog verloren. De ring om de stad is voltooid en de laatste jaren wordt gewerkt aan het geheel ongelijkvloers maken van de ring. Daarnaast is het stedelijk hoofdwegennet verfijnd en om de binnenstad per auto bereikbaar te houden, wordt op de aanrijroutes vanaf de ring (binnen de grenzen die de omgeving toelaat) de doorstroming bevorderd.

Om voor het binnenstadsbezoek voldoende parkeergelegenheid te bieden, zijn er diverse parkeergarages gerealiseerd in en rondom het centrum. Het P+R-systeem vangt automobilisten buiten de binnenstad op en biedt goedkoop en hoogfrequent vervoer naar de binnenstad.

Het Groningse wegennet is grotendeels ingericht conform 'Duurzaam Veilig'. Locaties waar in het verleden veel ongevallen gebeurden, zijn aangepakt. Daarnaast wordt jaarlijks een programma opgesteld ten behoeve van verkeerseducatie.

2.4 Beleidsinzet

Met onze ruimtelijke en socio-economische ambities en (de hier mede mee verband houdende) groeiende mobiliteit is het bereikbaarheidspakket van stad en regio nog niet af. Om de concurrentiepositie van Groningen te versterken moeten we op diverse fronten de bereikbaarheid verbeteren.

Bij het zoeken naar oplossingen is het uitgangspunt dat verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, economische en sociale aspecten onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Zo heeft de komst van de tram bijvoorbeeld een positief effect op de leefbaarheid binnen en de aantrekkelijkheid van de aangrenzende wijken, zorgt de compacte stad voor een hoog fiets- en openbaarvervoergebruik en zijn mogelijke grootschalige ingrepen aan de Zuidelijke Ringweg gekoppeld aan de ontwikkelingen van het gebied er omheen.

Ook de komende jaren gaan we door met inzetten op een compacte stad. Daarvoor realiseren we woningbouw in de bestaande stad (de Intense Stad) en vangen we grootschalige publiekstrekken (bijvoorbeeld UM-CG/Bodenterrein, Eemskanaalzone, Europapark en rondom het Martiniziekenhuis) zoveel mogelijk in de bestaande stad op. Binnen de bestaande stad is nog veel mogelijk, niet in de laatste plaats door functieverandering waardoor de milieuo contouren kunnen worden teruggelegd. Het ruimtelijke fundament voor hoog fiets- en openbaar vervoergebruik wordt zo gelegd. De uitdaging ligt om het autoverkeer in die compacte stad met weinig verkeersruimte in goede banen te leiden. De parkeerdruk vraagt daarbij ook extra aandacht.

Het beleid uit de Nota Mobiliteit hanteren wij grotendeels al. Een regionale blik op bereikbaarheid en regionale samenwerking is al lange tijd praktijk in de regio Groningen-Assen. Dat geldt ook voor de koppeling tussen bereikbaarheid en economie.

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

Het 'mobiliteit mag principe' is voor ons geen radicale breuk met het al jarenlang gevoerde beleid, maar wij vinden het wel noodzakelijk om hier een regiospecifieke invulling aan te geven door middel van een uitgebalanceerd en gedifferentieerd (gebiedsgericht) beleid. Voor de hoofdwegen (ringwegenstelsel) zetten we in op een uitbreiding van de capaciteit. Maar in de stad zelf zijn de fysieke en milieugrenzen om de groei van de automobiliteit op te vangen in zicht. Op een enkele plek in stad is verdichting van de verkeersstructuur mogelijk (gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling) maar een sterke inzet op alternatieven zoals Kolibri en P+R is vooral ons devies.

Ons staat een mix aan maatregelen voor ogen. Dit betekent fors investeren in de fiets, inzetten op een kwaliteitsprong in het openbaar vervoer (Kolibri) en maximaal benutten van de potentie van P+R. En we willen nadrukkelijk de verkeersveiligheid een impuls geven.

Veel autoverkeer leidt tot doorstromings- en leefbaarheidsproblemen. De komende periode neemt de druk op het wegensysteem verder toe en de problemen dus ook. Een goede balans vinden in oplossingen voor de doorstromingsproblemen en het behouden van een leefbare stad is voor ons de uitdaging. We willen immers een duurzame, aantrekkelijke en concurrerende stad met een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Een groot deel van de maatregelen voert de gemeente zelf uit, maar steeds meer pakken wij samen met de regio, de provincie en het rijk de problemen aan.

In de volgende hoofdstukken wordt het beleid per thema verder uitgewerkt.

2.5 Andere accenten

De komende beleidsperiode zetten we het bestaande beleid veelal voort omdat het nog steeds voldoet. Maar er zijn accentverschuivingen. Voor het fietsverkeer komt naast een kwalitatief goed fietspadennetwerk het accent ook meer te liggen bij het organiseren van voldoende stallingvoorzieningen en het promoten van het fietsgebruik.

Bij het openbaar vervoer blijft de inzet het realiseren van toekomstvast openbaar vervoer. Het accent ligt voor ons nu op het ontwerp van de tramlijn tussen Hoofdstation Zernike en de communicatie met de stad daarover. Binnen het Kolibri concept is nu ook een rol weggelegd voor een regiotram als eindbeeld. Een kwaliteitsverbetering in de (dynamische) reisinformatie is nodig. En de afronding van de busbaan Peizerweg krijgt een impuls.

Ten aanzien van het autoverkeer gaan we er alles aan doen om het verkeer op de ring te laten doorstromen. Een ongelijkvloerse ringweg hoort daarbij. Voor de Zuidelijke Ringweg geldt dat wij de Zuidtangent minder kansrijk vinden dan varianten met capaciteitsuitbreiding binnen het bestaande tracé. Voor de komende periode is de inzet een planstudie naar de Zuidelijke Ringweg. Op de overige wegen geven we hier minder prioriteit aan. Bij een stad van formaat en een oude (verkeers-) structuur komt het nu eenmaal voor dat het verkeer af en toe stil staat. Wel bieden we de mogelijkheid van P+R aan de rand van de stad aan met frequent openbaar vervoer verder stad in. De realisatie van P+R Hoogkerk en P+R Euroborg staat komende periode dan ook hoog op de agenda.

Meer dan afgelopen periode hebben we oog voor de 'kleine' verkeersproblemen in de wijken. Wel is een voorwaarde dat de problematiek een koppeling heeft met bereikbaarheid, parkeren en verkeersveiligheid. Tot slot staat verkeersveiligheid weer hoog op de agenda. Samen met de Stadjes krijgen de komende periode veel verkeersveiligheidsprojecten hun beslag.

2.6 Verkeer en vervoer is meer dan infrastructuur

Het klassieke beeld van het verkeer- en vervoerbeleid is investeren in infrastructuur zoals de aanleg van fietspaden etc. Maar het beleidsveld wordt allengs breder. Het gaat over het managen van het parkeeraanbod op straat en in parkeergarages, het aanbieden van dynamische informatiesystemen langs wegen of bij haltes etc. Ook gaat het over voorzieningen die soms niet bedrijfseconomische rendabel zijn maar wel essentieel in het bereikbaar houden van de stad. Denk aan het openbaar vervoer, de P+R- terreinen met de citybus en bewaakte fietsenstallingen. Ook wordt geïnvesteerd in initiatieven tot bewustwording van verkeersgedrag zoals verkeerseducatie en de jaarlijkse 'Week van de Vooruitgang'. Voor veel van deze structurele kosten wordt op ad hoc basis financiering gevonden. Om dit beter te organiseren, zetten we in op een vast budget voor structurele werkzaamheden. Daarbij ligt een koppeling met de opbrengsten uit het parkeerbedrijf voor de hand.

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

3. Fiets

De fiets is een vervoersmodaliteit met onbetwiste voordelen en draagt bij aan een duurzame stad. Daarom is ons er alles aan gelegen het hoge aandeel fietsgebruik (>50%) te behouden en zelfs uit te bouwen. Dus investeren wij op dit gebied de komende periode fors, ook om het autonetwerk significant te ontlasten.

3.1 Fiets hoge prioriteit

Fietsen is milieuvriendelijk, gezond en geeft vrijheid in vertrektijd. Daarnaast brengt de fiets je dicht bij je bestemming en wordt een minimale ruimtebeslag gevraagd. De fiets draagt zo sterk bij aan de duurzame stad die we voorstaan. Het stimuleren van fietsgebruik heeft voor ons een hoge prioriteit.

3.2 Fiets en ruimtelijk beleid

Met het ruimtelijk beleid van de afgelopen decennia is Groningen een compacte stad gebleven. De locaties waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd worden, liggen dicht bij elkaar. Hierdoor zijn de afstanden tussen deze locaties kort (maximaal 5 à 7 km), waardoor ze bij uitstek te fietsen zijn (circa 20-30 min). Door de verkeerscirculatie in de binnenstad is autoverkeer dwars door de binnenstad niet mogelijk. Hierdoor is de fiets op veel relaties sneller dan de auto.

Met veel bouwprojecten in de bestaande stad, de Intense Stad en het Lokaal Akkoord zetten we dit ruimtelijke beleid voort. Het hart van onze nieuwste wijk, Meerstad, ligt op 7 km van het centrum. Dit ligt op de grens van de ideale fietsafstand daarom zullen we meer moeite moeten doen om de inwoners te verleiden om op de fiets van en naar de binnenstad te gaan. Denk daarbij aan snelle en directe hoogwaardige fietsverbindingen van en naar Meerstad. Hiervoor wordt binnenkort een tunnel onder het Euvelgunnetracé gerealiseerd ter hoogte van Eemspoor en staat op de lange termijn een fietsbrug over het Euvelgunnetracé ter hoogte van Driebond gepland.

3.3 Fietspadennetwerk

Naast een goede ruimtelijke context willen wij dat fietsers zich vlot en zonder omrijden door de stad verplaatsen. Fietsers moeten daarom beschikken over een direct en fijnmazig netwerk van fietspaden. Deze zijn zowel verkeersveilig als sociaal veilig ingericht en voorzien van een adequate bewegwijzering.

Gelukkig is in Groningen al jarenlang een brede politieke steun voor de fiets als vervoermiddel. Zo heeft de fiets binnen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een vaste plek verworven in de ontwerpopgave. In de jaren '90 is fors geïnvesteerd en met de fietsnota uit 2000 in de hand is recent hard gewerkt aan nieuwe fietspaden en -stroken, zijn betegelde fietspaden geasfalteerd, is fietsbewegwijzering aangebracht en zijn grote projecten als de Antwerpentunnel en de Walfridusbrug opgeleverd. De plannen voor fietsbruggen over het Reitdiep (ACM) en Aduarderdiep (Leegkerk) zijn inmiddels uitgewerkt, Daarnaast kunnen fietsers gebruikmaken van de nog te realiseren Berlagebrug en de Sontbrug.

Naast warme belangstelling vanuit binnen- en buitenland voor ons fietsbeleid zijn we in 2002 uitgeroepen tot Fietsstad van Nederland. Maar het belangrijkste is natuurlijk dat de fiets in Groningen een groot aandeel (>50%) heeft in alle verplaatsingen. Dit succes willen wij behouden en uitbouwen. Daarvoor is blijvend investeren in fietsvoorzieningen nodig. De komende periode hebben we daarvoor ruim € 6 mln. eigen middelen beschikbaar en € 4 mln. vanuit de Brede Doel Uitkering.

Hiervoor gaan we een fietsbrug over het Reitdiep ter hoogte van de Noordelijke Ringweg realiseren, enkele nieuwe fietspaden en -stroken aanleggen en de kwaliteit van bestaande betegelde fietspaden verbeteren. Bij de herinrichting van de Diepenring (zie ook hoofdstuk 5) is nadrukkelijk aandacht voor de veiligheid en het comfort van de fietser. Bij het nog te realiseren NS station Europapark komt een brede fietstunnel zodat het station zowel voor het langzaam verkeer uit de richting De Linie als Helpman goed bereikbaar is. Ook blijven we zoeken naar mogelijkheden om fietsers bij verkeerslichten meer groenlicht te geven.

Op de fietspaden tussen stad en regio is winst te behalen. Samen met onze partners in de regio Groningen-Assen wordt gewerkt aan verbetering. Zo wordt binnenkort een hoogwaardige fietsverbinding tussen Zuidhorn en

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

Groningen gerealiseerd en wordt de fietsverbinding met Hoogezand aangepakt. Een hoogwaardige verbinding met Eelde/Paterswolde is onderwerp van studie.

3.4 Fietsen stallen

Veel wensen voor de fietsverbindingen zijn de afgelopen jaren gerealiseerd, waardoor zich een nieuwe uitdaging voordoet. Al die fietsen moeten immers worden gestald, waarbij het voorkomen van fietsendiefstal, -overlast en de aanwezigheid van weesfietsen aandachtspunten zijn. Vooral in de binnenstad is dit probleem groot. Het winkelend publiek ondervindt hier regelmatig hinder van gestalde fietsen.

Het aantal gestalde fietsen in de openbare ruimte is de afgelopen jaren fors toegenomen. Conflicten ontstaan met andere belangen zoals ruimte voor voetgangers, hulpdiensten e.d. Bij het station hebben we deze problematiek op spectaculaire wijze aangepakt met het Stadsbalkon. Ook in de binnenstad en de oude wijken nemen gestalde fietsen een dominante positie in. Met het project 'Stadsfietsen' worden oplossingen voor de binnenstad gezocht. Voor de oude wijken onderzoeken we de mogelijkheden van een fietsparkeernorm waarop bouwplannen worden getoetst (net als bij het autoparkeren), het liefst gecombineerd met een vlotte verwijdering van weesfietsen. Duidelijk is in elk geval dat er meer stallingsmogelijkheden moeten komen, zowel inpandig als op straat.

De ervaring van de afgelopen jaren leert dat bewaakte fietsenstallingen niet kostendekkend draaien. Het bestaansrecht van deze stallingen komt namelijk niet voort uit bedrijfeconomische motieven, maar de stallingen vervullen een rol voor een specifieke doelgroep fietsers: veelal ouderen, werknemers in de binnenstad en bezitters van bijzondere (kostbare) fietsen. Om deze groep fietsers welkom te blijven heten in de binnenstad, starten wij met een proef om gedurende een half jaar het bewaakt stallingen in de binnenstad gratis aan te bieden. Deze trend is ook in andere steden zichtbaar en ons Stadsbalkon kan als voorbeeld worden beschouwd. Nieuwe systemen van automatische fietsenstallingen reduceren de kosten ten opzichte van bemenste fietsenstallingen.

Groningen kent 's morgens een grote ingaande en 's avonds een grote uitgaande pendel. Maar de groep Stadlers die elders werkt is ook groot. Voor laatstgenoemde groep werkers wordt verkend waar goede kwalitatieve fietsenstallingen mogelijk zijn. Vooralsnog concentreren we ons hierbij op drukke opstappunten (halteplaatsen regionale buslijnen, P+R-terreinen en nabij de toeritten van autosnelwegen). Denk aan locaties zoals de A28/Laan Corpus den Hoorn, de Verlengde Hereweg (Helpman), het Overwinningplein en de toekomstige P+R-terreinen Hoogkerk en Europapark.

3.5 Fiets promoten

Een ander speerpunt betreft het promoten van de fiets. Met het groeiende besef over de klimaatverandering en de ongezonde levensstijl (te weinig beweging) van veel Groningers, willen wij het fietsgebruik als dé oplossing binnen handbereik presenteren. Hoe wij dit gaan doen (bijvoorbeeld campagnes, voorlichting op onderwijsinstellingen etc.), krijgt de komende beleidsperiode vorm.

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

Projecten Fiets	2007	2008	2009	2010	2011 <
Fietspad Roderwolderdijk	□ □ ■ ■	■ ■			
Fietsbrug ACM	□ □ ■ ■	■ ■ ■ ■			
Fietsbrug Aduaderdiep	□ □ ■ ■	■ ■ ■ ■			
Asfaltering fietspad Ketwich Verschuurtaan	■ ■ ■ ■				
Asfaltering fietspad Weg van de VN	■ ■ ■ ■				
Fietsstroken Iepenlaan	□ □ ■ ■				
Fietspad A7 Piccardthof			□ □ □ □	■ ■ ■ ■	■ ■
Asfalteren fietspad noordelijke ringweg beide zijden			□ □ □ □	■ ■ ■ ■	
Asfaltering fietstunnel Bedumerweg			□ □ □ □	■ ■ ■ ■	
Fietspad De Verbetering			□ □ □ □	■ ■ ■ ■	■ ■
Fiets tunnel Euvelgunnetracé Eemspoort	□ □	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■	
Fietsbrug Euvelgunnetracé Driebond					□ □ □ □
Stadsfietsen	□ □ □ □	■ ■ ■ ■			
Fietsinstellingen uitgaande OV pendel en carpool			■ ■ ■ ■		
Fiets tunnel Helperzoom - Europapark (i.r.t. Station Europapark)	□ □ □ □	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■		
Fietsbrug Eemskanaal t.h.v. Ikea					□ □ □ □
Fiets tunnel Meeuwederweg		□ □ ■ ■	■ ■		
Fietsparkeren in de wijken	□ □ □ □	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■		
Maatregelenpakket 'Stap op' deel 1					
Fietsbrug Plataanlaan	□ □	□ □ □ □	■ ■ ■ ■	■ ■	
Fietspad Duinkerkenstraat	□ □	□ □ □ □	■ ■ ■ ■	■ ■	
Fietspad Antwerpenweg	□ □	□ □ □ □	■ ■ ■ ■	■ ■	
Asfalteren fietspad Kempkenspad, Maaslaan, Veenweg, Asingastraat	□ □ ■ ■				
Asfaltering fietspad Friesestraatweg en Diamantlaan		□ □ ■ ■			
Upgraden fietsenstalling De Papiermolen	□ □ ■ ■				
Fietsenstallen binnenstad (Stadsfietsen)	□ □ □ □	■ ■ ■ ■			
Communicatie fietsmaatregelen / fietspromotie	□ □ ■ ■	■ ■ ■ ■			
Fietsvriendelijk verkeerslichten	□ □ □ □	■ ■ ■ ■			
Asfalteren fietspad Eikenlaan	□ □ ■ ■				
Gratisbewaakt stallen binnenstad	□ ■ ■				
Diverse wensen Stadjers	□ □ ■ ■	■ ■ ■ ■			
Maatregelenpakket 'Stap op' deel 2					
Fietspad Aquamarijnstraat/Goudlaan			□ □ □ □	■ ■ ■ ■	■ ■
Fietspad parallel aan Noordelijke Ringweg			□ □ □ □	■ ■ ■ ■	■ ■
Fietspad parallel aan Groningen - Sauwerd (incl viaduct NRW)			□ □ □ □	■ ■ ■ ■	■ ■
Asfaltering fietstunnel Friesestraatweg nabij ACM			□ □ □ □	■ ■ ■ ■	
Asfaltering Electropad			□ □ □ □	■ ■ ■ ■	
Fietspad Asingastraat (nabij Bedumerweg)			□ □ □ □	■ ■ ■ ■	■ ■
Fietsroute Hoogezand Groningen			□ □ □ □	■ ■ ■ ■	■ ■
Studies / verkenningen Fiets					
Evaluatie en toekomst fietsparkeren station CS	■ ■				
Fiets(parkeer)norm		■ ■			
Toekomst gratis bewaakt stallen binnenstad/stadsbakon	■ ■				

□ in vc
■ in ui

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

4. Openbaar vervoer

Goed openbaar vervoer is een randvoorwaarde om de stad en regio leefbaar te houden, duurzaam in te richten en bovenal om de binnenstad en belangrijke werk- en bezoekerslocaties bereikbaar te houden. We zetten daarom in op het versterken en toekomstvast maken van het openbaar vervoer onder de vlag van het regionale project Kolibri. In 2014 gaat de eerste tram rijden tussen het Hoofdstation en Zernike, waarbij de trams op termijn de regio in rijden. Verder wordt hard gewerkt aan een uitbreiding en kwaliteitsverbetering van P+R, het realiseren van het station Europapark en het laatste stuk busbaan Peizerweg.

4.1 Versterken van openbaar vervoer is dé inzet

Wij zetten in op een uitstekend per openbaar vervoer bereikbare stad.

Op landelijk en internationaal niveau is een snelle verbinding met de Randstad daarom essentieel. Hiermee wordt de (mentale) afstand tussen Groningen en de Randstad tot een acceptabel niveau teruggebracht en krijgt onze regionale economie de noodzakelijke impuls. De gemeente Groningen zet samen met onze partners in SNN in de komst van de Zuiderzeelijn. Momenteel is onduidelijk wat het rijk gaat besluiten ten aanzien van de Zuiderzeelijn.

Ten aanzien van het lokale openbaar vervoer geldt dat vanzelfsprekend de 'eigen' doelgroep van het openbaar vervoer zo goed moet worden bediend. Daar waar auto substantieel sneller is dan het openbaar vervoer, is het moeilijk om automobilisten een overstap te laten maken. Maar daar waar het openbaar vervoer een reële concurrent kan vormen voor de auto moet gebruikmaken van het openbaar vervoer gemeengoed zijn. Inzetten op hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen (zoals de Q-liner) om automobilisten al in de eigen woonplaats te verleiden met het openbaar vervoer te gaan hoort daarbij. Maar ook het opvangen van automobilisten bij zowel de herkomsttransferia, zoals Zuidhorn, als bij de transferia aan de rand van de stad bepalen het succes.

4.2 Openbaar vervoer in relatie tot ruimtelijke ordening

Openbaar vervoer functioneert het beste als het systeem en de ruimtelijke ordening in samenhang worden ontwikkeld, zodat grote gebundelde vervoersstromen ontstaan. Dit betekent dat openbaar vervoer in dichtbevolkte gebieden meer bestaansrecht heeft dan in dunbevolkte. Omgekeerd geldt dat verdichting zoveel mogelijk rondom openbaar vervoervoorzieningen moet worden gesitueerd. Daarmee is in stad en regio een goede afstemming van de structuren voor de ruimtelijke inrichting en het openbaar vervoer essentieel. Hieraan wordt invulling gegeven met onze keuze voor een compacte stad, het behouden van veel economische activiteiten in de binnenstad, een stedelijke intensivering rond de T-structuur (A7/A28) en de aanwezigheid van een aantal regionale c.q. nationale publiekstrekkingen midden in de stad. Met onze ruimtelijk beleid willen we de voorwaarden creëren voor openbaar vervoer.

4.3 Toekomstvast openbaar vervoer

Inzet is een toekomstvast openbaar vervoersysteem. Dit om te voorkomen dat het aandeel openbaar vervoerplaatsingen afneemt. Momenteel mogen we in en rondom de stad spreken van een succes. Want ondanks een steeds lagere bijdrage van het rijk, zit het openbaar vervoer in Groningen de laatste jaren in de lift. Er worden steeds meer reizigers vervoerd en de kostendeckingsgraad is relatief hoog (hier ruim 50% tegenover landelijk 42%). Dit succes is mede te danken aan de inzet van beter materieel en de Q-liner. Maar ook een heldere communicatie en een eenvoudiger tariefsysteem (eurokaartjes) hebben daaraan bijgedragen.

Op alle kansrijke relaties willen we het maximale uit het openbaar vervoer halen. Daarin staan we niet alleen. De hele regio denkt er zo over. Alle regiopartners zijn ervan overtuigd dat een regionaal openbaar vervoersysteem bijdraagt aan toekomstvast openbaar vervoer en een toegevoegde waarde heeft voor de bereikbaarheid van de gehele regio. Om deze schaa sprong te bereiken, werken we onder de naam Kolibri aan een samenhangend pakket maatregelen. Centraal in Kolibri staat het versterken van krachtige openbaar vervoerbundels tussen de stad en grote omliggende kernen. Dit moet resulteren in enkele hoogwaardige openbaar vervoerassen (HOV-assen) waar zowel de tram als de bus gebruik van maken.

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

4.4 De regiotram als onderdeel van Kolibri

Om de verbondenheid tussen regio en stad te versterken, is de regiotram het eindbeeld cq. de ruggengraat van het toekomstige openbaar vervoersysteem. De invoering van de tram is het meest ambitieuze verkeersproject sinds de invoering van het verkeerscirculatieplan dertig jaar geleden en net zo noodzakelijk. Voor de regio betekent het snelle, comfortabele en betrouwbare verbindingen van en naar de stad. Terwijl de tram binnen de stad vooral de voorzieningen en werklocaties bereikbaar houdt.

In februari 2007 heeft de raad een historisch besluit genomen dat, met in achtneming van een afbreukmoment op de financiële dekking, er een tram komt tussen Hoofdstation – Zernike en dat het eindbeeld een systeem met regiotrams is.

Het doel is om in 2014 de eerste tram te laten rijden op het traject tussen het Hoofdstation en Zernike. Ruimtelijk verbindt deze lijn belangrijke publiekstrekkers met elkaar zoals het Hoofdstation en omgeving, de binnenstad, het Ebbingekwartier, UMCG-noord, het Noorderstation, het winkelcentrum Paddepoel, de P+R-locatie Zernike en Zernike zelf. De huidige vervoerwaarde op de buslijn Hoofdstation-Zernike is zo groot, dat wij ervoor hebben gekozen om op deze lijn als eerste een tram te laten rijden.

De tram Hoofdstation - Zernike wordt zoveel mogelijk vrij baan gegeven, waarbij de tram prioriteit heeft op het overige gemotoriseerde verkeer. In de binnenstad vraagt de menging met het (langzame) verkeer om een specifieke oplossing. Met het inpassen van de tram zijn langs en rondom het tramtracé ingrepen op de verkeerscirculatie en de ruimtelijke indeling nodig. Dit biedt kansen om de omgeving van het tracé zowel een ruimtelijke als socio-economische kwaliteitsimpuls te geven. De realisatie van een tramlijn betekent tijdens de aanlegfase overlast waarbij wij het maximale doen om de stad bereikbaar te houden.

Een tram door de binnenstad biedt kansen om het busverkeer aan de Grote Markt te onttrekken, waardoor in de binnenstad de leefbaarheid en een aangenaam winkelklimaat toeneemt. De alternatieve routes voor de buslijnen worden komende tijd uitgewerkt. Uitgangspunt daarbij is dat de buslijnen goed aansluiten op de tram. Dit vergt een nieuwe uitdaging wat betreft de ruimtelijke inpassing, want het betekent enerzijds de realisatie van openbaar vervoerknooppunten rondom een aantal tramhaltes. Anderzijds is mogelijk nieuwe businfrastructuur nodig, bijvoorbeeld om de knooppunten vlot te kunnen bereiken.

Het concept van de regiotram wordt de komende periode nader uitgewerkt. Het project regiotram overstijgt de stad en wordt door het in oprichting zijnde Projectbureau uitgewerkt. Dit bureau richt zich op alle facetten van de tramverbinding Hoofdstation-Zernike en werkt de regiotram verder uit. Het projectbureau is een samenwerking van de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de regio. Streven is om in 2008 het tracé vast te stellen van de eerste tramlijn: Hoofdstation-Zernike.

Nadat de tram Hoofdstation-Zernike rijdt, is het streven om in 2018 de tramverbinding Hoofdstation-Meerstad te openen. Meerstad ligt verder van het centrum van de stad dan de meeste andere wijken. Met goed, snel en comfortabel openbaar vervoer, willen we een hoge graad van autobezit in Meerstad en de autostroom vanuit Meerstad beperken. Wij onderzoeken of deze tramlijn óf eerder in de tijd gerealiseerd kan worden óf dat tijdelijk een hoogwaardige busverbinding aangeboden kan worden. Wij zien hiertoe kansen omdat het ook een goede ontsluiting betekent van de in ontwikkeling zijnde Eemskanaalzone en de geplande P+R Driebond.

De tramverbindingen tussen Hoofdstation-Martiniziekenhuis en Hoofdstation-Kardinge worden op de lange termijn (na 2020) gerealiseerd.

4.5 Overige speerpunten van Kolibri

Station Europapark

Onderdeel van Kolibri is ook de opening van enkele nieuwe stations in de regio. In Groningen is dit het station Europapark. Streven is om voor 2010 een volwaardig station te hebben gebouwd. In de tussentijds wordt ingezet op een tijdelijk station. Voor de lange termijn gaat de gedachte uit naar een station bij Hoogkerk en ter hoogte van Vinkhuizen.

Busbaan Peizerweg

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

De busbaan Peizerweg is nog niet af. Bij Hoogkerk komt een transferium en wordt binnenkort gebruik gemaakt van de voormalige tramtunnel zodat de verkeersdruk op de rotonde bij Hoogkerk wordt vermeden. In de stad is de inzet om in deze collegeperiode de busbaan parallel aan de Koeriersterweg te realiseren en de planvorming voor het gedeelte tussen de Paterswoldseweg en het Emmaviaduct te hebben afgerond.

HOV-as Kardinges

Naar Kardinges is sprake van een snelle busverbinding via het Oosterhamriktracé met veel reizigers. Omdat een tram naar Kardinges is gepland na 2020, de wens leeft om de bussen van de markt te halen bij de komst van de tram, worden mogelijkheden voor een kwaliteitssprong op dit tracé verkend. Deze kwaliteitssprong kan door de realisatie van comfortabele haltevoorzieningen, de inzet van nieuw materieel en het verbeteren van de reisinformatie. Hierdoor krijgt deze verbinding de kwaliteiten van een HOV-as.

Doorstroming op HOV-assen

De afgelopen periode is door de toenemende congestie de rijtijd van de bussen en daarmee de dienstregeling toegenomen. Dit betekent dat voor hetzelfde exploitatiebudget minder openbaar vervoer wordt aangeboden. Om zoveel mogelijk te voorkomen dat het openbaar vervoer in dezelfde file staat als het autoverkeer zoeken we ook de komende periode naar mogelijkheden om de doorstroming van de bussen te garanderen. Realiteit is dat vooral in de stad de fysieke ruimte voor aparte businfrastructuur ontbreekt of heeft onoverkomelijke gevolgen voor andere groepen weggebruikers.

Wij gaan voor een maximale doorstroming op onze HOV-assen. In dat kader willen wij verkennen of het wenselijk is om op bepaalde bundels te ontmengen (het openbaar vervoer scheiden van het overige verkeer). Een goed voorbeeld hiervan is de afwijking van het autoverkeer over de A7, terwijl het openbaar vervoer gebruik maakt van de parallel hieraan gelegen busbaan Peizerweg.

Milieuvriendelijk materieel

Het materieel voor bus, tram en trein bepaalt in grote mate de kwaliteit en het imago van het openbaar vervoer. Daarom wordt ingezet op goed, schoon en modern materieel dat comfortabel zit en het milieu minimaal belast. Met de recent verleende concessies voor bus- en regionaal treinvervoer is op dit gebied al een hele moderniseringslag gerealiseerd. In de nieuw te verlenen concessie voor het stads- en streekvervoer (2009) worden de eisen voor wat betreft de emissie van de bussen verder aangescherpt. De vervoerder wordt zo verplicht om schone en energiezuinige bussen in te zetten.

Dynamische reisinformatie

Een punt voor de komende jaren is om de reisinformatie eenvoudig toegankelijk te maken en up-to-date te laten zijn, want de standaard dienstregeling is voor velen een puzzel. Met nieuwe technieken (dynamische reisinformatiesystemen) kan de reiziger de informatie worden gegeven waar hij/zij op dat moment behoefte aan heeft. Wij willen in ieder geval op de belangrijke knooppunthaltes een dergelijk systeem te introduceren (waaronder het Hoofd- en het Noorderstation). Dit vraagt om aanpassingen bij de haltes en vooral technische aanpassingen in de voertuigen. Een andere mogelijkheid is het verstrekken van reisinformatie via de mobiele telefoon of draadloze technieken. Aansluiting wordt bij wireless Groningen gezocht. Samen met het OV-bureau gaan we ons verdiepen in de mogelijkheden hiervan. Daarnaast oriënteert het OV-bureau zich op de mogelijkheden om dit in toekomstige concessies op te nemen.

4.6 Goed toegankelijk openbaar vervoer

Specifieke doelgroepen (zoals ouderen, minder validen etc.) moeten zo lang mogelijk gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer. Met een dicht haltenetwerk in de stad, de inzet van lagevloerbussen en een flink aantal toegankelijk gemaakte haltes faciliteren we hen. Maar er blijven situaties dat het regulier openbaar vervoer toch niet toereikend is. Hiervoor willen we een adequate oplossing bieden. De komende periode bepalen we hoe dit 'vangnet' er uit zou moeten zien (denk aan combinaties met leerlingen- en WMO-vervoer).

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

4.7 Marketing en productverbetering

Om openbaar vervoer goed te laten functioneren, is een goede marketing en communicatie met de klant belangrijk. In onze regio is het OV-bureau hiervoor verantwoordelijk. Met deze unieke opzet lopen we vooruit op de rest van Nederland. Het OV-bureau heeft als opdracht om continu te zoeken naar verbeteringen in ons openbaar vervoer systeem.

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

Projecten Openbaar Vervoer	2007	2008	2009	2010	2011 <
Tram CS - Zernike + inpassing + verkeerscirculatie	□□□□	□□□□	□□□□	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Tram CS - Meerstad + inpassing + verkeerscirculatie					□□□□
Regiotram	□□□□	□□□□	□□□□	□□□□	□□□□
OV-as Peizerweg 1 (busbaan parallel aan Koeriersterweg)	□□□□	□□ ■ ■	■ ■ ■ ■		
OV-as Peizerweg 2 (Paterswoldseweg - Emmaviaduct)	□□	□□□□	□□ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■
Station Europapark	□□□□	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■		
Toegankelijkheid haltes	□□	■ ■			
Dynamisch reisinformatiesysteem op belangrijkste haltes	□□	□□□□	■ ■ ■ ■		
Station Vinkhuizen					□□□□
Studies / verkenningen Openbaar Vervoer	2007	2008	2009	2010	2011 <
Tijdelijke HOV bus bediening Meerstad		■ ■ ■ ■			
Milieuvriendelijke bussen consessie 2009			■ ■ ■ ■		
Vangnet OV kwetsbare reizigers i.s.m. WMO		■ ■ ■ ■			
Kardinge/OHT upgraden tot HOV bus		□□□□			

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

5. Auto

Ondanks dat we vanuit leefbaarheidsoptiek soms anders zouden wensen, is autobereikbaarheid onlosmakelijk verbonden met het functioneren van stad en regio. De realiteit is dat een groot deel van het omland sterk autoafhankelijk is. Socio-economische factoren en de forse uitbreiding van het aantal woningen en bedrijven maken dat het eind van de groei van de automobility nog niet in zicht is. De opnamecapaciteit op diverse plaatsen in de stad is bereikt, waardoor de bereikbaarheid onder druk staat. Als we niets doen halen we de ruimtelijke, economische en duurzame ambities van stad en regio niet. Het vergroten van de capaciteit van de ring is daarom nodig, maar een forse uitbreiding van de capaciteit van de stedelijke wegen is niet aan de orde. In de binnenstad wordt het beleid met een beperkte ruimte voor auto's voortgezet.

5.1 Huidige situatie ringwegen

Het grootste verkeersknelpunt van Noord-Nederland betreft de Zuidelijke Ringweg. Op dit weggedeelte zijn de verkeersproblemen het grootst ter hoogte van het Julianaplein en de aansluiting met de Europaweg. Voor veel routes naar de stad vormen deze punten een bottleneck. Daarmee staat de bereikbaarheid van de stad onder druk. Samen met het rijk en de provincie wordt aan de het Langmanmaatregelpakket gewerkt. Voorbeelden zijn extra rijstroken ter hoogte van het Julianaplein, een betere afstelling van de verkeerslichten, tunnels onder het Julianaplein door voor het verkeer tussen de A28 en het Emmaviaduct, de realisatie van bypasses langs weerszijden van de Zuidelijke Ringweg ter hoogte van de Bornholmstraat, de aanleg van het Euvelgunnetracé en het 'verlengen' van de aansluiting Vrijheidsplein tot de aansluiting Laan Corpus den Hoorn.

Eind 2006 is de aansluiting van het Hoendiep op de westelijke ringweg ongelijkvloers gemaakt. Gestart zijn de werkzaamheden om het knooppunt tussen de westelijke en noordelijke ringweg (inclusief aansluiting Reitdiep) volledig ongelijkvloers te maken evenals de aansluiting van de Bedumerweg op de noordelijke ringweg.

5.2 Huidige situatie overige wegen in de stad

Vooraf ten zuiden en oosten van de binnenstad (Hereweg, Paterswoldseweg, Europaweg, Petrus Campersingel, omgeving UMCG) zijn de knelpunten in de autobereikbaarheid dagelijks waarneembaar. Ook in de omgeving van het Martiniziekenhuis en de Laan Corpus den Hoorn is sprake van een forse verkeersstroom waardoor de doorstroming onder druk staat.

Gezien de al bestaande verkeersdruk in het zuidoosten van de stad en de verwachte toename hiervan door de ontwikkeling van de Eemskanaalzone en Meerstad wordt nieuwe infrastructuur toegevoegd. Binnenkort wordt gestart met de aanleg van de Berlagebrug en daarna wordt de realisatie van de Sontbrug opgepakt. De Berlagebrug en Sontweg vormen belangrijke schakels naar de zuidelijke en oostelijke ringweg en maken de gewenste socio-economische intensiveringen in dit gebied mogelijk. Tevens worden de Europaweg en het Damsterdiep ontlast en geschikt Meerstad over een directe aansluiting richting het Hoofdstation en de binnenstad.

In de omgeving van het Martiniziekenhuis en de Paterswoldseweg wordt momenteel druk gewerkt aan een aanpassing van de infrastructuur. Ter hoogte van de Laan Corpus den Hoorn komt een nieuwe aansluiting op de A7 met parallelle verbindingen naar het Vrijheidsplein (waardoor dit plein gereconstrueerd wordt). Ook de Laan Corpus den Hoorn zelf wordt aangepakt.

Binnen de Verbindingskanaalzone is de doorstroming bevorderd door de verkeerslichtenregelingen (Herebrug, Hoofdstation, Emmabrug) onderling te koppelen. Verder is het Hoendiep anders ingericht (fysieke scheiding rijrichtingen) waardoor de doorstroming op deze route is bevorderd.

5.3 De doorstroming komt verder onder druk te staan

De prognoses van de socio-economische ontwikkelingen en onze ambitie om woningen en bedrijven in de stad en regio bij te bouwen maken dat het einde van de groei van de automobility nog niet in zicht is. De Netwerkanalyse laat zien dat de doorstromingsproblemen in en rond de stad zich sterker gaan manifesteren en er nieuwe knelpunten bijkomen.

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

Een eerste gedachte om de T-structuur te ontlasten is om de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen juist niet te concentreren rond T-structuur maar verspreid over de regio. Berekeningen in de Netwerkanalyse laten zien dat een dergelijke ruimtelijke spreiding geen soelaas biedt. Het regionale wegennet is namelijk zodanig opgebouwd dat er nog altijd veel verplaatsingen gebruikmaken van de T-structuur.

5.4 Maatwerk voor ringwegen en stedelijke wegen

Om de economische ambities van de regio met de stad als spin in het web waar te maken, is de bereikbaarheid per auto van doorslaggevend belang. We willen er alles aan doen om deze bereikbaarheid optimaal te houden. Daarentegen heeft de sterke groei van het autogebruik een keerzijde die ons terughoudend maakt in het steeds maar voldoen aan de vraag naar automobilititeit. Grote stromen autoverkeer leiden veelal tot luchtvervuiling, geluidsoverlast, visuele hinder, barrièrewerking e.d. Daarnaast moeten in de stad veel functies tot hun recht komen binnen een beperkte ruimte. Dit maakt dat er een grens is aan de ruimte in de stad om meer verkeer toe te laten. Om deze problematiek het hoofd te bieden, is maatwerk nodig. Daarom is onze inzet voor de wegen in de (bestaande) stad anders dan dat wij op de ringwegen voor ogen hebben.

5.5 Onze ambitie voor de ringwegen

Om onze ambities waar te maken is het van cruciaal belang dat de stad en de regio goed bereikbaar zijn. Om deze bereikbaarheid te waarborgen moet het verkeer op de ringwegen zo goed mogelijk doorstromen. Stroomt het verkeer vlot door op de ringweg, dan blijft het verkeer zolang mogelijk rijden op de ringweg. Daarmee zorgt een goed functionerende ring ervoor dat de druk op het onderliggend wegennet beperkt wordt. De capaciteitsuitbreiding moet natuurlijk voldoen aan wettelijke normen qua geluidsbelasting en luchtkwaliteit en daar waar nodig worden mitigerende maatregelen getroffen

De Langmanmaatregelen op de Zuidelijke Ringweg bieden weliswaar verlichting van de knelpunten, maar bieden geen oplossing voor de lange termijn. De noodzakelijke bereikbaarheidskwaliteit op lange termijn wordt niet gehaald zonder de capaciteit van de Zuidelijke Ringweg verder te vergroten. Daarom wordt samen met de regio ingezet op een traject om tot een toekomstvaste oplossing voor de Zuidelijke Ringweg te komen. De Zuidelijke Ringweg moet daarvoor in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden opgenomen. Hiervoor is een planstudie noodzakelijk. Bij de planstudie zetten wij in op inpassing met respect voor de directe omgeving en aandacht voor de consequenties op gebied van leefbaarheid.

De omgeving van de A7 manifesteert zich steeds meer als een ontwikkelingszone (Kempkensberg, Europapark, Laan Corpus Den Hoorn). Bij een verdere intensivering is de verwerkingscapaciteit van de onderliggende wegen bereikt. Verdere intensivering van ruimtelijke functies rond de weg is alleen mogelijk als de verkeersstructuur in dit gebied meegroeit. De oplossingen voor de A7 en de aanpassingen aan de verkeersstructuur worden dan ook samen met de ruimtelijke ontwikkelingen in de A7 zone beschouwd.

Binnenkort start de provincie in samenspraak met ons een studie waarin het ongelijkvloers maken van de oostelijke ringweg centraal staat. Voor de periode 2010-2014 ligt er een principe afspraak om samen met de provincie te blijven sparen voor het geheel ongelijkvloers maken van de (oostelijke) ring.

Op lange termijn wordt in de westelijke ringweg ook de aansluiting met de Siersteenlaan/Pleidenlaan ongelijkvloers gemaakt. Ditzelfde geldt voor de aansluiting met de Friesestraatweg en het sportpark Vinkhuizen in combinatie met het opheffen van de bestaande aansluiting met de Metaallaan.

5.6 Onze ambitie voor de overige wegen in de stad

Bij een stad die én groeit én leefbaar wil zijn, kan het autoverkeer in de stad niet altijd ongehinderd doorstromen. Nadrukkelijk wordt de capaciteit van lokale wegen niet steeds substantieel vergroot. Dat kan ook niet want de fysieke en milieukundige ruimte daarvoor ontbreekt. Vooral de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast zijn hierbij maatgevend. De gevolgen van infrastructurele aanpassingen moeten dan voldoen aan wettelijke milieunormen en grenswaarden. Maar op veel plekken in de stad kan of willen we ook geen uitbreiding vanuit de ruimtelijke kwaliteit die we voor staan.

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

Autoverkeer dat toch de stad inrijdt op de drukke routes en momenten van de dag doet er gewoonweg langer over. Het alternatief dat we bieden is een ringweg waarop het verkeer vlot doorstroomt met strategisch gelegen P+R-voorzieningen die zijn ontsloten door comfortabel, frequent en snel openbaar vervoer. In onze visie liggen de P+R-voorzieningen direct tegen de ringweg aan zodat het automobilisten zonder zoeken en kort na het verlaten van de ringweg kunnen parkeren. Ook hoogwaardig openbaar vervoer vanuit de regio (Kolibri) maakt het mogelijk om snel in de stad te komen.

Om de tijdsspanne van overbelasting van de drukke stedelijke wegen te beperken, willen we wel het maximale halen uit de bestaande wegen. Daarom worden alle mogelijkheden benut om de doorstroming te bevorderen door het optimaliseren, het beter afstellen en het onderling koppelen van verkeerslichtenregelingen. In dit kader komt ook meer en meer de nadruk te liggen op het sturen van verkeersstromen, een verdere uitbouw van parkeerbewijzeringssystemen, slimme infrastructurele aanpassingen en het spreiden van het verkeer over de dag (en van de week).

De Diepenring willen we herinrichten zodat het aantrekkelijk wordt om te vertoeven langs het water. Bij de planvorming hieromtrent betrekken we ook de twee parallel lopende wegen, de Oostersingel en de Petrus Camper-singel. Een mogelijke gedachtegang is om het niet centrum gerelateerd autoverkeer te concentreren op de Petrus Campersingel, het openbaar vervoer op de Oostersingel en het fietsverkeer en het centrumgerelateerd verkeer op de Diepenring.

Daar waar grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen gepland zijn, zijn er ook mogelijkheden om de infrastructuur uit te breiden en te verdichten. Dit is ook nodig omdat de bereikbaarheid vaak een essentiële voorwaarde is om een locatie tot ontwikkeling te brengen. Op twee locaties in de stad gaat dit plaatsvinden. Het Oosterhamktracé en de Berlagebrug en de Sontbrug in Zuidoost.

Met de komst van het Euvelgunnetracé krijgt de Europaweg een lagere functie dan autosnelweg. Om het bedrij-venterrein Eemspoort en Eemspoort Zuid te ontsluiten ligt er de wens voor een nieuwe aansluiting op de Euro-paweg. De andere functie van de Europaweg maakt dat deze aansluiting gelijkvloers kan worden uitgevoerd.

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

Projecten Auto infrastructuur	2007	2008	2009	2010	2011 <
Westelijke ringweg / Noordelijke Ringweg / Reitdiep	■ ■ ■ ■ ■	■ ■			
Noordelijke Ringweg / Bedumerweg / Noordzeebrug	□ □ □ □	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■	
Afritten A7 Hoogkerk / kluitrotondes	□ □ ■ ■ ■	■			
Groene Golf Oostelijke ringweg	□ ■ ■ ■				
Euvelgunnetracé en aansluiting Driebondsweg	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■			
Aanpassingen Julianaplein	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■			
Aansluiting A7 / Laan Corpus den Hoorn / Vrijheidsplein	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■			
Opwaarderen Oostelijke Ringweg (aandeel gemeente)			□ □	□ □ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Berlagebrug	□ □ □ □	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■		
Sontbrug				□ □ □ □	□ □ □ □
Afmaken Noordzuid route		□ □ ■ ■ ■	■ ■		
Aansluiting Westpoort op A7	■ ■ ■ ■ ■	■ ■			
Ontsluiting Martiniziekenhuis	■ ■ ■ ■ ■				
Noordelijke Verkeersontsluiting Westpoort				□ □ □ □	■ ■ ■ ■ ■
Afronden opwaarderen Westelijke Ringweg					□ □ □ □
Verkeersstructuur Europapark	□ □ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■			
Verkeersstructuur Zernike	■ ■ ■ ■ ■				
Verkeersstructuur Damsterdiep (i.r.t. parkeergarage)	□ □ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■		
Autoluw Steentilstraat			□ □ □ □	■ ■	
Herinrichting Diepenring			□ □ □ □	□ □ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Doorstroming Van Ketwich Verschuur/Laan Corpus den Hoorn	□ □ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■			
Studies / verkenningen Auto infrastructuur	2007	2008	2009	2010	2011 <
Studie opwaarderen Oostelijke Ringweg	■ ■ ■ ■ ■	■ ■			
Studie toekomstige verkeerssituatie Zuidoost	■ ■				
MIT Tracéstudie Zuidelijke Ringweg	□ □ □ □	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■	
Onderzoeken vervoer inzetten OHT als aanrijroute		■ ■ ■ ■ ■			

6. Parkeren

Om te kunnen voldoen aan de parkeervraag, wordt de komende jaren gewerkt aan de bouw van een aantal parkeergarages nabij de binnenstad. Maar voor de belasting van de stedelijke wegen en de leefbaarheid willen we nog meer dat automobilisten aan de rand van de stad op een P+R-terrein gaan parkeren. Daarom gaan we op strategische plaatsen nieuwe P+R-terreinen aanleggen en ondergaan de bestaande terreinen een kwaliteitsimpuls. Voor de woonwijken met een hoge parkeerdruk van extern verkeer blijven we inzetten op restrictief parkeerbeleid. In wijken waar de bewoners zelf zorgen voor een hoge parkeerdruk, willen we kijken of we het autobezit kunnen ontmoedigen. Bij nieuwe ontwikkelingen is het uitgangspunt dat voldoende parkeerplaatsen worden gemaakt.

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

6.1 Parkeren is essentieel voor een goede bereikbaarheid

De autobereikbaarheid wordt enerzijds bepaald door het vlot bij de bestemming kunnen komen en anderzijds door de mate waarin de auto vlot geparkeerd kan worden. De realiteit is dat op enkele aanrijroutes naar de binnenstad op de piekmomenten de autodoorstroming stagneert. Maar met een helder en toereikend parkeersysteem wordt bijgedragen aan de autobereikbaarheid van Groningen. De afgelopen periode is daarom hard gewerkt aan de bouw en planning van nieuwe parkeergarages, terwijl de P+R-voorzieningen ook grote groepen automobilisten bedient.

6.2 Binnenstad in relatie tot bezoekersparkeren

Veel geparkeerde auto's op straat gaan niet samen met een veelheid aan functies en een aangenaam winkelklimaat. Daarom is het aantal parkeerplaatsen op straat in de binnenstad de laatste jaren teruggebracht en zijn deze plekken gecompenseerd in parkeergarages. Met een tijds- en tariefafhankelijk systeem wordt het parkeergedrag van de binnenstadsbezoekers gestuurd. In het hart van het centrum is weliswaar een aantal parkeerplaatsen beschikbaar, maar dit aantal is beperkt en de tijd die men er mag staan ook (maximaal 1 uur). Aan de rand van en in de binnenstad zijn parkeergarages gelegen waar de bezoeker langer kan parkeren. Tot slot beschikken we aan de rand van de stad over een aantal P+R-terreinen, waar gratis en langdurig geparkeerd mag worden. Vanaf deze terreinen kan men tegen een laag tarief met het openbaar vervoer naar het centrum (en omgekeerd). Deze formule is succesvol, want in 2006 hebben circa 1,3 miljoen reizigers van deze voorziening gebruik gemaakt en jaarlijks zien we nog steeds een groei van 5-10%. Overigens maken niet alleen bezoekers gebruik van de P+R-terreinen. Het UMCG en het Martiniziekenhuis laten werknemers hun voertuigen op P+R-terreinen parkeren en bieden aanvullend bedrijfsvervoer.

Omdat ons parkeerbeleid goed werkt, zetten we deze koers voort. We anticiperen op een groeiende vraag naar parkeerplaatsen voor bezoekers door het aantal parkeerplaatsen in parkeergarages en op P+R-terreinen uit te breiden. Bij de garages gaat het om de beoogde Damsterdiepgarage (540 parkeerplaatsen), de in aanbouw zijnde CiBoGa-garage (1.250 parkeerplaatsen) en de nieuwe garage onder het Groninger Forum (460 parkeerplaatsen). Laatstgenoemde garage dient ter vervanging van de Nabergarage (230 parkeerplaatsen) welke gesloopt wordt alvorens het Groninger Forum kan worden gebouwd. Met deze uitbreiding kan de vraag naar parkeerplaatsen voor de komende jaren worden gefaciliteerd. Verdere uitbreiding met nieuwe garages kan alleen wanneer de toeleidende infrastructuur voldoende restcapaciteit heeft en er geen financiële consequenties zijn voor de overige gemeentelijke garages.

Ketenmobiliteit is een belangrijk wapen in de strijd om de stad voor automobilisten bereikbaar te houden. Wij maken ons hard om de komende jaren in hoog tempo nieuwe P+R-terreinen te realiseren. Uitgangspunt is wel dat alle nieuwe terreinen direct grenzen aan de ringwegen. Op korte termijn gaat het om P+R Hoogkerk en P+R Euroborg (aan de Bornholmstraat ter vervanging van P+R Sontweg). Op lange termijn staan P+R-terreinen nabij Zernike en op Driebond op het programma. In principe zijn de laatste twee gekoppeld aan de komst van de tram, maar het terrein bij Zernike kan tot die tijd alvast worden bediend met de bestaande buslijnen die van en naar Zernike rijden. Daarom staan wij een versnelde realisering van dit terrein voor.

De bestaande P+R-terreinen krijgen een kwaliteitsimpuls door het realiseren van goede bestratingen, goede halte-informatie, meer voorzieningen, etc. We willen de P+R vanaf de ringweg met dynamische borden aanduiden waarop actuele informatie wordt gegeven over de reistijd vanaf de P+R naar het centrum. Wij willen met (grote) bedrijven in de (binnen)stad afspraken maken over het gebruik van P+R. Als een deel van de werknemers voor deze voorziening kiest (in combinatie met aanvullend bedrijfsvervoer) dan komt dit de druk op de wegen in de stad ten goede.

De Diepenring wordt heringericht. Daarbij gaat de aandacht uit naar de functie die de Diepenring vervult in de ontsluiting van de parkeergarages. Om de Diepenring fietsvriendelijker te maken, wordt de parkeercapaciteit van de Diepenring teruggebracht. Dit heeft financiële consequenties (minder parkeeropbrengsten).

6.3 Parkeerregimes in de binnenstad en de wijken eromheen

De binnenstad en de direct daaraan grenzende wijken zijn ontworpen en gebouwd toen de auto nog geen of een ondergeschikte rol vervulde in onze samenleving. Vandaag de dag is de vraag naar parkeerplaatsen in deze

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

gebieden groter dan het aanbod. Daarom zijn in deze wijken parkeerregimes ingesteld. Hiermee sturen wij op de verdeling van de schaarse parkeerruimte. Voor de binnenstad willen we ruimte bieden aan bezoekers (winkelend publiek). In de schilwijken is de inzet om de bewoners en ondernemers ruimte te bieden en het parkeren van forenzen en binnenstadsbezoekers te ontmoedigen.

Eind 2005 was de parkeerdruk in de binnenstad te groot. Er waren onvoldoende parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar door de grote vraag naar parkeerplaatsen vanuit de bewoners. Daarom geldt sinds het voorjaar van 2006 een quotum van 900 uit te geven bewonersvergunningen voor de binnenstad. Het aantal bewonersvergunningen is gedaald waardoor het quotum van 900 wordt benaderd. Om de bewoners van de binnenstad tegemoet te komen, wordt hen de mogelijkheid geboden om een plaats te huren in een buurtstalling of een abonnement te nemen voor een parkeergarage. Zolang er voldoende ruimte in de buurtstallingen beschikbaar is en de klachten beperkt blijven, wordt het quotum verder verlaagd. Op termijn wordt de bestaande centrumgarage (aan de Haddingestraat met 400 parkeerplaatsen) omgevormd tot buurtstalling, waardoor een verdere verlaging van het quotum mogelijk is. Dit gebeurt wanneer de parkeergarage onder het Groninger Forum in gebruik wordt genomen.

De parkeermaatregelen in de binnenstad en de aanwezigheid van bedrijven in de omliggende wijken (schilwijken genoemd) maken dat veel bezoekers hun auto's parkeren in de schilwijken. Begin jaren '90 is een parkeerregime in de eerste schilwijk ingevoerd. Dit parkeerregime heeft zich vervolgens uitgebreid over een groter deel van de stad. In de wijken waar een parkeerregime geldt, is de overlast veroorzaakt door het parkeren van forenzen en binnenstadbezoekers opgelost. Dit regime zal zich in de toekomst verder uitbreiden, want het autogebruik en -bezit (en daarmee de parkeeroverlast) stijgen nog steeds. Samen met de bewoners en ondernemers in deze wijken, zullen wij hiervoor het juiste moment kiezen.

Naar aanleiding van diverse klachten is onlangs besloten dat vrachtverkeer in de avonden en in de weekenden niet meer mag parkeren in woonwijken. Er zijn alternatieve locaties aangewezen.

6.4 Het beleid bij nieuwe ontwikkelingen

Recent heeft de raad de nota 'parkeernormen' vastgesteld. Deze nota maakt het mogelijk om bouwplannen beter, consequenter en voor iedereen inzichtelijker te beoordelen ten aanzien van de 'eigen parkeerbehoefte'. Uitgangspunt van de nota is dat het parkeren in principe op eigen terrein plaatsvindt. Dat geldt zowel voor woningbouwprojecten als nieuwe bedrijvigheid. Onze inzet is een strikte naleving van deze nota zodat bij nieuwe ontwikkelingen een duurzame oplossing voor het parkeren wordt geboden en de problematiek niet wordt afgewenteld op omliggende gebieden. In uitzonderlijke gevallen kan deels parkeren in het omliggende gebied worden toegestaan.

Het groeiende autobezit maakt dat de vraag naar parkeren door bewoners zelf het aanbod in enkele wijken overtreft. In deze gevallen willen wij bekijken of er in het kader van nieuwbouwplannen iets aan het parkeervraagstuk gedaan kan worden. Samen met de Groninger woningbouwcorporaties streven we naar een aantrekkelijker woonomgeving, waarbij investeringen om 'het blik op straat' te beperken niet uit de weg worden gegaan. In het nieuw 'Lokaal Akkoord' (2007) hebben de corporaties en de gemeente afgesproken dat per project wordt onderzocht wat de beste parkeeroplossing is, gelet op de omstandigheden in de wijk. Daarbij is het denkbaar dat in specifieke situaties de gemeente de exploitatie van eventueel gebouwde parkeervoorzieningen op zich neemt.

Komende periode nemen wij tevens in onderzoek welke mogelijkheden er zijn om het tweede en derde autobezit middels het parkeerregime te ontmoedigen. Dat kan gaan om een progressief tariefsysteem voor elke extra auto, mogelijk gekoppeld aan de milieubelastende werking van het voertuig.

6.5 Parkeerservice

We willen alle processen rondom het onderwerp parkeren zo klantgericht mogelijk laten verlopen. Dit betekent een snelle, foutloze en klantvriendelijke afhandeling van administratieve processen in het parkeerbedrijf.

6.6 Nieuwe technieken

Door het op afstand volgen van het gebruik van parkeerautomaten, het belparkeren en monitoringssystemen in garages weten we steeds beter hoe groot de parkeervraag op elk moment is. Hiermee wordt beleidsinformatie gegenereerd en kunnen gebruikers actueel geïnformeerd worden over de parkeersituatie. Ook kunnen de tarieven beter afgestemd worden op de vraag.

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

Daarnaast gaan we ons verdiepen in andere monitoringstechnieken waarmee maatwerk geleverd kan worden. Als geregeld beschikt kan worden over de actuele verkeerssituatie, kunnen bezoekers meer gestuurd worden. Afhankelijk van de actuele parkeerdruk in de parkeergarages, willen wij de bezoekers vlak voor een P+R-terrein hierover kunnen informeren en zodoende een adequaat alternatief bieden. De huidige meldingen of een parkeergarage nog vrije plekken heeft of dat de garage reeds vol is, krijgt de bezoeker pas vlak voor de betreffende garage te zien. Hier ligt een kans om WiFi Groningen (een draadloos datanetwerkproduct) te koppelen aan een reisinformatiesysteem.

Projecten Auto Parkeren	2007	2008	2009	2010	2011 <
Parkeergarage Damsterdiep	□□■	■	■	■	
Parkeergarage CiBoGa	□□■	■	■	■	
Parkeergarage Forum	□□□□	□□□□	■	■	■
Ombouwen Centrumgarage tot buurtstalling					□□■
Uitbreiding parkeerregime schilwijken	□□■	□□■	□□■	□□■	□□■
P+R Euroborg	□□■				
P+R Haren	■				
P+R Hoogkerk	□□■	■			
P+R Zernike	□□□□	□□■	■		
P+R Driebond					□□□□
Nieuwe Parkeerverordening	□□□□				
Upgraden hardware PRIS	■				
Ontwikkelen/implementeren nieuw vergunningenbeheersysteem	□■				
Renovatie Parkeergarage Oosterpoort	■				
Reorganisatie parkeercontrole	■	■			
Studies / verkenningen Auto Parkeren	2007	2008	2009	2010	2011 <
Ontmoediging tweede, derde autobezit in vergunningengebied	■	■			

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

7. Goederenvervoer

Voor het goederenvervoer zetten wij in op het behouden en versterken van de kwaliteit van de hoofdverbindingen. Verder gelden in de binnenstad venstertijden om de overlast van vrachtauto's tijdens het winkelen te beperken. Stadsdistributie-auto's mogen wel de binnenstad in. Het systeem is echter toe aan herijking, omdat de bezorging van versproducten niet goed past binnen het regime en de handhaving tekort schiet.

7.1 (Inter-) nationale en regionale distributie

Met de ligging aan het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal bevindt Groningen zich aan een nationale hoofdvaartroute van de hoogste klasse. Sinds september 2005 is MCS Containerterminal Westerbroek operationeel en ligt aan het Winschoterdiep, net buiten de stad Groningen.

Met de directe ligging aan de A7 en A28 is Groningen een prima uitvalsbasis naar de Randstad en Noord-Duitsland. Vooral voor de bedrijven in Eemskanaal, Driebond, Eemspoor en Winsterschoterdiep is een vlotte distributie een absolute randvoorwaarde. Ook het toekomstige bedrijventerrein Westpoort is sterk georiënteerd op distributie en transport.

Bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven. Niet alleen voor personeel en bezoekers, maar ook voor de af- en aanvoer van goederen. Een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven is dat de locatie goed bereikbaar is. Met het uitbreiden van de ringwegcapaciteit wordt hieraan tegemoet gekomen. Ook sturen we erop door nieuwe bedrijven te concentreren op goed bereikbare locaties. Denk aan het Europapark, de Eemskanaalzone, het Zerniketerrein, het UMCG/Bodenterrein en de omgeving rondom het Martiniziekenhuis. Daarmee heeft het goederenvervoer baat bij de maatregelen die in hoofdstuk 5 (auto) zijn genoemd.

7.2 Venstertijdengebied

Groningen heeft een oude binnenstad met smalle straten die niet berekend zijn op dagelijks bezoek van brede vrachtwagens en bestelauto's. Bovendien is het beleid om de binnenstad autoluw te maken. Toch moeten winkels in het centrum hun voorraad aangeleverd krijgen. Dat wringt soms. Met venstertijden voor de binnenstad wordt de vrijheid van het aanlevertijdstip beperkt. De logistieke planning van de vervoerder moet zodanig zijn dat voor 11.00 uur alle vrachtwagens de binnenstad hebben verlaten. We zoeken dan ook naar slimme oplossingen om ondernemers te faciliteren bij hun bevoorrading, zonder dat dit afbreuk doet aan de leefbaarheid in de drukke binnenstad.

7.3 Erkenningsregeling Stedelijke Distributie

Groningen kent sinds 1995 een erkenningsregeling voor vervoerders, waardoor het mogelijk is om buiten de venstertijden de binnenstad te bevoorraden. Voorwaarde om hiervoor in aanmerking te komen is dat distributeurs minimaal honderd zendingen op minstens twintig adressen per dag afleveren in kleine (bij voorkeur milieuvriendelijke) voertuigen. Deze regeling is toe aan een herijking, omdat de milieunorm voor de voertuigen is verouderd en er nauwelijks rekening wordt gehouden met de horeca. De versbevoorrading aan horecaondernemers is gebonden aan landelijke wet- en regelgeving. De kwaliteitsbewaking HACCP (voluit: Hazard Analysis Critical Control Points) vereist dat de verwerker van de producten de verse waren persoonlijk in ontvangst neemt en controleert op kwaliteit. Zij zijn doorgaans niet aanwezig tijdens de huidige venstertijden, omdat de horeca andere openingstijden kent.

De praktijk is dat buiten de venstertijden veel vrachtauto's toch laden en lossen. Gezamenlijk met de herijking van de erkenningsregeling en het creëren van een versdistributievenster zetten we in op een sluitende handhavingmethode. Dat gaan we doen met een systeem van selectieve toegang.

7.4 Commissie van Advies inzake bevoorradingsaangelegenheden

Om een goed contact te houden met de ondernemers, verladers en vervoerders fungeert sinds 1995 een 'Commissie van Advies inzake bevoorradingsaangelegenheden'. Deze commissie adviseert ons en wordt betrokken bij de daadwerkelijke invulling van de voorgenomen plannen.

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

Projecten Goederenvervoer	2007	2008	2009	2010	2011 <
Invoeren selectief toegangssysteem binnenstad	□□□	□□■	■		
Herijking erkenningsregeling stadsdistributie	□□	■	■	□□■	
Versvenster	□□	■	■		
Studies / verkenningen Goederenvervoer	2007	2008	2009	2010	2011 <
Convenant stedelijke distributie	■	■			

□
■

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

8. Verkeersveiligheid

In de duurzaamste stad van Nederland voelen de bewoners zich veilig, zo ook in het verkeer. Verkeersveiligheid staat voor ons hoog op de agenda. Wij zetten in op een mix van maatregelen in de infrastructuur, educatie en handhaving. Bij alle verkeersveiligheidsprojecten komen deze onderdelen integraal tot hun recht.

8.1 Verkeersveiligheid hoge prioriteit

In de afgelopen decennia is de verkeersveiligheid fors toegenomen. Er vallen minder slachtoffers in het verkeer, terwijl het aantal autokilometers alsmede het fietsgebruik explosief is gegroeid. Gezien het maatschappelijk belang van verkeersveiligheid is voortdurende en structurele aandacht nodig en elke verbetering welkom.

Verkeersveiligheid heeft ook alles te maken met het niet belemmerd worden in bewegingsvrijheid. Dit geldt vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, ouderen), voetgangers en fietsers. Het onderwerp staat dicht bij de Stadgers, de wijken en de scholen. Daarom vraagt het om een zorgvuldige communicatie en samenspraak met de direct belanghebbenden.

Verder is het van belang verkeersveiligheid direct te betrekken in het proces van nieuwbouwplannen (denk aan Meerstad), vooral wanneer het gaat om scholen. Dit kan veelal lastige en kostbare ingrepen achteraf voorkomen om te kunnen spreken over een duurzame inrichting.

Om verkeersveiligheid succesvol te bevorderen is een optimale afstemming van maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving nodig. Deze integrale benadering vraagt om een nauwere samenwerking met de politie maar ook met bijvoorbeeld scholen (ouders en leerkrachten).

8.2 Infrastructuur

Verkeersongevallen worden geregistreerd, zodat inzichtelijk wordt op welke locaties zich veel ongevallen voordoen (de zogenoemde blackspots). Locaties waar opvallend veel ongevallen gebeuren, worden kritisch bekeken. De infrastructuur wordt hier aangepast als de verkeersveiligheid daarbij gebaat is. De afgelopen beleidsperiode zijn diverse blackspots aangepakt. Verschillende kruispunten zijn in dit kader gereconstrueerd tot een rotonde (zoals de rotonde Korreweg/Sumatralaan/J.C. Kapteijnlaan).

De afgelopen jaren is invulling gegeven aan het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig' met het inrichten van 30 km/h gebieden in de woonwijken, de inrichting van gebiedsontsluitingswegen en de inrichting van 60 km/h gebieden buiten de bebouwde kom. Op enkele locaties in de stad na (waar nog aanpassingen noodzakelijk zijn en die de komende tijd worden aangepakt) is dit traject afgerond. Daarnaast wordt bekeken of de huidige inrichting voldoet en waar nodig worden aanvullende maatregelen getroffen. Engelbert, Middelbert en Dorkwerd worden in ieder geval ingericht als 30 km/h gebieden.

In sommige situaties is het maximaal scheiden van voetgangers, fietsers en auto's niet de beste methode om de verkeersveiligheid te vergroten. Ook daar waar sprake is van grote verkeersdruk kan menging resultaten opleveren waarbij zowel de verkeersafwikkeling van alle verkeersdeelnemers als de verkeersveiligheid verbeterd. Bovendien biedt dit ook kansen om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Voor het toepassen van dit shared space principe staan wij open. Tenslotte willen we in een woonwijk een experiment starten met een speelstraat. In een speelstraat is de auto te gast en staat het spelende kind centraal. Hierbij wordt aansluiting gezocht met de reconstructie van woonstraten in het kader van wijkvernieuwing of beheer en onderhoud.

8.3 Verkeerseducatie

In de afgelopen periode is jaarlijks € 90.000 aan een min of meer vast pakket aan educatieprojecten besteed. Vorig jaar is deze aanpak geëvalueerd. Gebleken is dat het aanbod van educatieprojecten een vernieuwende impuls kon gebruiken, omdat inzichten over gedragsbeïnvloeding in het verkeer veranderen. Besloten is weer meer regie op dit aspect van het beleid te zetten en daarnaast op zoek te gaan naar aansprekende educatieprojecten om te komen tot een leuk en uitdagend programma. Zo is voor basisschoolkinderen het ANWB Streetwise-project toegevoegd en voor jongeren in het voortgezet onderwijs clinics over veilig uitgaan. Overigens wordt in

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

het programma aansluiting gezocht bij de provinciale doelstellingen. Er is daarom onder meer aandacht voor jonge automobilisten met Trials, een rijvaardigheidstraining voor jongeren tussen de 18 en 24 jaar.

Daarnaast willen we de communicatie over infrastructurele maatregelen niet meer beperken tot inspraak op het ontwerp en werk in uitvoering. Ook het inbedden van een nieuwe verkeerssituatie in het verkeersgedrag verdient verbetering. Bijvoorbeeld een infrastructurele ingreep nabij een school vraagt om communicatie met de school en de kinderen over hoe zij kunnen omgaan met de veranderde verkeerssituatie.

8.4 Handhaving

Samen met de politie wordt gezocht naar mogelijkheden om handhaving in het verkeer zo effectief mogelijk te laten zijn. Zo is onlangs gestart met een project om subjectieve verkeersonveiligheid tegen te gaan in 30 en 60 km/h gebieden én in schoolomgevingen. De eerste stap is dat bewoners zich melden met een 'probleemweg', waardoor gevoelens van subjectieve onveiligheid aanwezig zijn (bijvoorbeeld door te hard rijden). De tweede stap is dat de gemeente een nulmeting houdt (objectivering van de klachten). Tegelijkertijd wordt een enquête onder de bewoners verspreid. Vervolgens gaat de politie (die voor het project meer middelen beschikbaar heeft gesteld) over op handhaving van de snelheid. Deze aanpak biedt de mogelijkheid om ook op het gebied van handhaving tegemoet te komen aan klachten van bewoners en ouders over verkeersonveiligheid in de straat en in de schoolomgeving. Tot voor kort kon dat alleen met infrastructurele maatregelen en educatie/communicatie.

8.5 Speerpunt: schoolomgevingen

Kinderen worden steeds vaker met de auto naar school gebracht, waardoor hun zelfstandige mobiliteit afneemt. Dit terwijl schoolomgevingen veelal niet zijn ontworpen op veel autoverkeer. Het gevolg is een verkeerschaos rondom de openings- en sluitingstijden van de school.

Uit landelijke cijfers blijkt dat het aantal ongevallen waarbij kinderen zijn betrokken jaarlijks afneemt, uitgezonderd de kinderen in de leeftijdscategorie 12-14 jaar.

Beide trends hangen nauw met elkaar samen. Een gevolg van het afnemen van zelfstandige mobiliteit van kinderen is dat ze minder verkeerservaring opdoen, wat zich wreekt op het moment dat ze zelfstandig met de fiets naar het voortgezet onderwijs gaan.

De afgelopen jaren heeft de herinrichting van alle 30 km/h-gebieden veel inzet gevergd. Nu heeft de verkeersveiligheid rond basisscholen en veilige school-thuisroutes dé prioriteit in ons beleid. De komende periode wordt ruim € 9 ton besteed aan het verkeersveiliger maken van de schoolomgevingen van alle 54 basisscholen. Dat gebeurt in nauwe samenspraak met de scholen, kinderen, ouders en politie. In de projecten wordt een koppeling gemaakt met het verkeersonderwijs, het gedrag van ouders en indien nodig ook met handhaving. Een voorbeeld van een dergelijk project is de herinrichting van de schoolomgeving van de Nassauschool en de herinrichting van de Nieuwe Sint Jansstraat tot fietsstraat ter hoogte van het H.N. Werkmancollege.

Daarnaast start een experiment met zogenaamde school-thuisroutes. Dit zijn kindvriendelijke routes door de wijk die kinderen uitnodigen zelfstandig naar school te gaan. Zo doen ze ervaring op in het verkeer. Voor het inrichten van twee routes is € 200.000 beschikbaar.

Raadsvoorstel - Beleidsnota Duurzame mobiliteit

Groningen: Stad in beweging

Projecten Verkeersveiligheid	2007	2008	2009	2010	2011 <
30 km/h Engelbert, Middelbert en Dorkwerd	□□□□	■□□□			
Afronden 30 km/h gebieden stad	□□□□	■□□□			
Schoolomgevingen	□■□□	□□□□	□□□□	□□□□	□■□□
Schoolthuisroute	□□	■□			
Week van de vooruitgang (4 jaar)	□■	□■	□■	□■	□■
Verkeerseducatie (4 jaar)	□■□□	□■□□	□■□□	□■□□	□■□□
Kleine verkeersprojecten	□■□□	□■□□	□■□□	□■□□	□■□□
Studies / verkenningen Verkeersveiligheid	2007	2008	2009	2010	2011 <
nvt					

□
■

Raadsbesluit inzake Vechten op straat. (nr. 7)

25 april 2007.
Nr. 6f.
Vechten op straat.

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 april 2007 (bijlage raadsverslag nr. 7);

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;

BESLUIT:

vast te stellen de volgende verordening:

Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2005 (APVG).

Artikel I.

Artikel 2.1.1.1 (samenschooling en ongeregelheden), eerste lid, wordt als volgt aangevuld:

Artikel 2.1.1.1 (samenschooling en ongeregelheden)

Het is verboden, op de weg deel te nemen aan een samenschooling, onnodig op te dringen of door uitdagend gedrag aanleiding te geven tot wanordelijkheden, **dan wel te vechten.**

Artikel II.

Deze verordening treedt in werking op de dag waarop zij is bekendgemaakt.

Gedaan te Groningen ter openbare raadsvergadering van 25 april 2007.

De griffier, De voorzitter,

D.H. Vrieling.

J. Wallage.

Raadsvoorstel - Vechten op straat (Nr. 7.)

RAADSVOORSTEL :

2006-2007

Ons kenmerk: BD 07.1383759

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Vechten op straat

Groningen,

Aan de raad,

Vechten op straat kan een verstoring inhouden van de openbare orde. Met name in het uitgaansleven komen regelmatig vechtpartijen voor. Dit kan een negatieve invloed hebben op het veiligheidsgevoel van burgers.

In de praktijk blijkt dat strafbare feiten uit het Wetboek van Strafrecht, zoals mishandeling en openlijke geweldpleging, moeilijk bewijsbaar of zelfs niet aan de orde zijn. Bij vechtpartijen in het uitgaansleven komt het bijvoorbeeld regelmatig voor dat één van de vechtende personen of partijen aangifte doet. De politie heeft in die gevallen wél veel tijd en energie gestoken in de afhandeling van de aangehouden verdachten.

Tot medio 2005 werd tegen deze verdachten proces-verbaal opgemaakt wegens overtreding van artikel 2.1.1.1 (samenscholing en ongeregelheden), eerste lid van de APVG, vanwege het door uitdagend gedrag aanleiding geven tot wanordelijkheden. Ook werd artikel 2.4.11 (Hinderlijk gedrag in een voor publiek toegankelijke ruimte), tweede lid APVG gehanteerd.

Het Openbaar Ministerie is echter van oordeel dat deze bepalingen niet ten laste gelegd kunnen worden voor het vechten op straat of het anderszins plegen van geweld tegen personen. Om die reden heeft de politie verzocht een verbod op vechten in de APVG op te nemen, zodat de politie de mogelijkheid heeft om ook verbaliserend op te treden tegen deze openbare ordeverstoring.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Vechten op straat (Nr. 7.)

2

- Ontwerp -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

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

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;

BESLUIT:

vast te stellen de volgende verordening:

Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2005 (APVG).

Artikel I.

Artikel 2.1.1.1 (samenschooling en ongeregeldheden), eerste lid, wordt als volgt aangevuld:

Artikel 2.1.1.1 (samenschooling en ongeregeldheden)

Het is verboden, op de weg deel te nemen aan een samenschooling, onnodig op te dringen of door uitdagend gedrag aanleiding te geven tot wanordelijkheden, **dan wel te vechten.**

Artikel II.

Deze verordening treedt in werking op de dag waarop zij is bekendgemaakt.

Gedaan te Groningen ter openbare raadsvergadering van

De griffier, De voorzitter,

D.H. Vrieling.

J. Wallage.

Raadsbesluit inzake Aandelen Euroborg. (nr. 8)

25 april 2007.
Nr. 6g.
Aandelen Euroborg.

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 april 2007 (bijlage raadsverslag nr. 8);

HEEFT BESLOTEN:

- I. een krediet beschikbaar te stellen ter grootte van € 24.000,-- voor de aandelenoverdracht G4 aan de gemeente Groningen;
- II. de gemeentebegroting 2007 dienovereenkomstig te wijzigen.

Gedaan te Groningen ter openbare raadsvergadering van 25 april 2007.

De griffier, De voorzitter,

D.H. Vrieling.

J. Wallage.

Raadsvoorstel - Aandelen Euroborg (Nr. 8.)

RAADSVOORSTEL:

2006-2007

Ons kenmerk: RO 07.1373647

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Aandelen Euroborg

Groningen,

Aan de raad,

De ontwikkeling van het complex Euroborg heeft in samenwerking gestalte gekregen in de Euroborg NV. In NV verband werkte de gemeente samen met diverse ontwikkelaars (hierna: G4). De Euroborg NV had in eerste instantie als doelstelling het realiseren van het complex. In latere instantie is de doelstelling uitgebreid tot de exploitatie van het stadiongebouw.

Zowel gemeente als G4 bezit 50% van de aandelen Euroborg NV. De aandeelhouders onderling waren al overeengekomen dat na ontwikkeling van het complex de G4 de aandelen zou afstoten. Sinds enige tijd zijn G4 en gemeente in overleg aan welke partij de aandelen zullen worden overgedaan. Diverse varianten hebben inmiddels de revue gepasseerd.

Al eerder is aangegeven dat de Stichting Vrienden van de Euroborg de aandelen van de G4 zal overnemen. De overwegingen om de aandelen over te dragen van de G4 naar de stichting zijn in het verleden ingegeven door Europese richtlijnen inzake staatssteun en aanbesteding maar bovenal door de wens van de gemeente om zicht te hebben op de toekomstige mede aandeelhouder. Deze wens is terug te voeren op de gemeentelijke lening van ruim 15 miljoen euro aan Euroborg NV. Zekerheid over en controle op het gevoerde beleid bij Euroborg NV is van groot belang bij het zekerstellen van de afbetaling van de gemeentelijke lening. In dat licht is het van belang om de toekomstige mede aandeelhouder te kennen.

De overdracht van alle G4 aandelen aan de Stichting Vrienden van de Euroborg bracht een fiscale belemmering met zich mee, aangezien de Stichting overdrachtsbelasting diende te voldoen over de verkrijging van de onroerende zaaksaandelen. Uitgaande van de balanswaarde van het stadioncomplex, diende de Stichting ca. 500 duizend euro belasting te voldoen. Middelen waaruit de Stichting de belastingaanslag zou kunnen voldoen staan niet ter beschikking van de Stichting. In de situatie dat de gemeente alle G4 aandelen verkrijgt treedt de heffing Overdrachtsbelasting niet op. Bijkomend fiscaal

Raadsvoorstel - Aandelen Euroborg (Nr. 8.)

2

voordeel in de situatie dat de gemeente 100% aandeelhouder is van de Euroborg NV, is dat de belastingplicht voor de Vennootschapbelasting (winstbelasting) wordt beëindigd voor de Euroborg NV.

Door externe adviseurs is een nieuwe route voor de aandelenoverdracht voorgesteld. Zowel de stadsadvocaat als de fiscaal adviseur heeft laten weten dat er geen belemmeringen zijn om de aandelen van de G4 naar de gemeente Groningen over te dragen. Zie hiervoor ook de bijlagen bij dit besluit.

In het geval de gemeente 100% aandeelhouder wordt van de Euroborg NV bestaat er maximale sturing op het door Euroborg NV gevoerde beleid en daarmee ook maximale zekerheid over het afbetalen van de gemeentelijke lening. Deze route is dan ook te prefereren boven een route waarbij de aandelen van de G4 worden verspreid over nieuwe, andere aandeelhouders. Wij stellen dan ook voor geen aandelen onder te brengen bij de Stichting Vrienden van de Euroborg.

Sturing NV.

Op voorhand lijkt de huidige constructie met een niet aan de gemeente verbonden directeur en onafhankelijke commissarissen werkbaar en ook gewenst. De gemeente dient zich te beperken tot de rol van aandeelhouder en de dagelijkse gang van zaken overlaten aan de directie van de NV. Ook in andere varianten is de rol van de aandeelhouder niet anders.

Financiële paragraaf.

De gemeente Groningen neemt de aandelen van de G4 over voor een bedrag van 24 duizend euro. De structurele rentelast wordt verrekend met de rentebaten op de bestemmingsreserve Euroborg.

Betrokken dienst(en)	: RO/EZ					
Naam voorstel	: Aandelen Euroborg NV					
Besluitvorming (orgaan + datum + nummer)	: Raad					
Incidenteel / Structureel	: Structureel					
Soort wijziging	: Exploitatie					
				Dotatie	Onttrekking	
Financiële begrotingswijziging 2007	Lasten	Baten	Saldo	- Reserve	+ Reserve	Saldo
Overig Vestigingsklimaat	1.000	0	-1.000			-1.000
Overig Vestigingsklimaat		1.000	1.000			1.000
Totale begrotingswijziging	1.000	1.000	0	0	0	0

Incidenteel / Structureel	: Incidenteel					
Soort wijziging	: Investering					
				Dotatie	Onttrekking	
Financiële begrotingswijziging 2007	Lasten	Baten	Saldo	- Reserve	+ Reserve	Saldo
Financiële Vaste Activa	24.000	-	24.000-			24.000-
IRC Kapitaalverstrekking	24.000-		24.000			24.000
Totale begrotingswijziging	-	-	-	-	-	-

Toegankelijkheid stadion.

Raadsvoorstel - Aandelen Euroborg (Nr. 8.)

3

In uw raadscommissie Financiën en Veiligheid d.d. 17 januari 2007 heeft ons college uw raad toegezegd aan te geven op welke manier de toegankelijkheid van de omloop binnen het stadion vergroot kan worden. Dit mede in relatie tot de jaarlijkse bijdrage van de gemeente in het onderhoud en beheer van het stadion. Naar aanleiding hiervan is de NV Euroborg als stadioneigenaar verzocht om aan te geven welke mogelijkheden er zijn. In reactie daarop heeft ons college een brief van de NV Euroborg ontvangen die als bijlage is bijgevoegd. In deze brief staat dat de NV Euroborg in de huurovereenkomst met FC Groningen heeft bedongen dat de business lounge aan de lange zijde van het stadion op werkdagen open is voor publiek, onder voorwaarde van het zich houden aan de huisregels van FC Groningen. De overige interessante delen van het stadion zijn openbaar toegankelijk op afspraak, in het kader van de rondleidingen die door het Noorderpoortcollege verzorgd worden. Er zal de komende maanden een verdere verkenning worden uitgevoerd in overleg met de NV Euroborg en het Noorderpoortcollege om de toegankelijkheid van het stadion te verruimen.

Voorstel.

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. een krediet beschikbaar te stellen ter grootte van € 24.000,-- voor de aandelenoverdracht G4 aan de gemeente Groningen;
- II. de gemeentebegroting 2007 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

H.P. Bakker.

Motie Bouwverordening 2007



PvdA
GRONINGEN



ChristenUnie

CDA

GROENLINKS



GRIFFIE
reg.nr. 6207.1396734
ingek. 26 APR 2007
class. -2.07.51
te beh. door: GR
kopie gez. aan:

2

motie voorstel inzake Bouwverordening 2007

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op 25 april 2007, besprekende het voorstel inzake Bouwverordening 2007,

Overwegende:

- dat de raad in haar vergadering van 20 juli 2005 in een motie heeft aangegeven de 0-db geluidsnorm te willen handhaven;
- dat het handhaven van de 0-db geluidsnorm voor gestapelde c.q. etagewoningen met houten vloeren nu reeds noodzakelijk is;
- dat er een kwaliteitsslag gemaakt moet worden bij de exploitatie van kamerverhuurpanden;
- dat de bewijslast bij de bouwverordening ligt bij de aanvrager van een vergunning;
- dat een generieke ontheffing van de 0-db geluidsnorm zoals verwoord in optie 3 van het voorstel aan de raad (pag. 4, onderaan) niet wenselijk is voor nieuwe aanvragen;
- dat bestaande kamerverhuurpanden pas aan deze norm moeten voldoen als er klachten zijn binnen gekomen en er geluidsmetingen zijn verricht;
- dat er een protocol ('piepsysteem') wordt opgesteld met criteria waaraan een klager van geluidsoverlast moet voldoen, voordat tot een geluidsmeting door een eigenaar van een kamerverhuurpand dient te worden overgegaan;
- dat het advies van de stadsadvocaat is om een geluidsnorm in een aparte verordening te regelen. De gemeente de bevoegdheid heeft om boven het Bouwbesluit (gebruiks-)regels te stellen met betrekking tot geluidswering in de exploitatievergunning;
- dat in afwachting van opname van de geluidsnorm in de gemeentelijke kamerverhuurverordening de bouwverordening wordt vastgelegd;
- dat het raadsbesluit met betrekking tot de bouwverordening overgenomen kan worden bij de toepassing van de gemeentelijke kamerverhuurverordening;

Verzoekt het college:

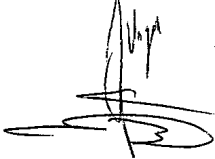
- alleen in het uiterste geval over te gaan tot vrijstelling zoals omschreven in artikel 7a.3 lid 2 van de bouwverordening 2007 en deze alleen van toepassing te verklaren op de brandveiligheid;

Motie Bouwverordening 2007

- ontheffing te verlenen, zoals bedoeld in artikel 7a.3 lid 3, bij panden waar al een vergunning aan is afgegeven, dan wel bij verlenging van de exploitatievergunning;
- de ontheffing te laten vervallen bij aantoonbare overlast, en klachten hierover te toetsen aan een nader op te stellen protocol, welke ter kennisgeving aan de raad wordt gesteld;
- voor nieuwe aanvragen van kamerverhuurpanden geen ontheffing te verlenen zoals verwoord in artikel 7a.3 lid 3. Nieuwe aanvragers van een vergunning moeten kunnen aantonen dat het pand voldoet aan de 0-db norm, zoals verwoord in artikel 2.8 van bijlage 9;

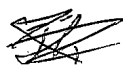
en gaat over tot de orde van de dag.

Namens CDA
Joop Vogel



Namens Stadspartij
Jacob Bolhuis

Namens PvdA
Huub van der Heijdt



Namens SP
Eelco Eikenaar



Namens VVD
Lenneke van Mameren



Namens GroenLinks
Linda Vertman



Namens ChristenUnie
David de Jong



Aanvraag
25/04/07

Raadsbesluit inzake Bouwverordening 2007. (nr. 4)

25 april 2007.
Nr. 7.
Bouwverordening 2007.

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 april 2007 (bijlage raadsverslag nr.4);

HEEFT BESLOTEN:

- I. de Groninger Bouwverordening 2007 vast te stellen;
- II. de Groninger Bouwverordening 2004 in te trekken.

Gedaan te Groningen ter openbare raadsvergadering van 25 april 2007.

De griffier, De voorzitter,

D.H. Vrieling.

J. Wallage.

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

RAADSVOORSTEL:

2006-2007

Ons kenmerk: RO 07.1381887

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Bouwverordening 2007

Groningen,

Aan de raad,

1. Inleiding

Dit voorstel betreft de vaststelling van de nieuwe Groninger Bouwverordening 2007. De Bouwverordening 2004 wordt tegelijkertijd ingetrokken. Inhoudelijk zijn er in de Groninger Bouwverordening 2007 kort samengevat twee belangrijke veranderingen ten opzichte van de Groninger Bouwverordening 2004.

1. Het eerste verschil betreft een verandering van de Bouwverordening 2004 hoofdstuk 5, niet ingetrokken delen van de Groninger Bouwverordening 1998. Het gaat om het opnemen van een mogelijkheid voor het college om vrijstelling te verlenen van de eisen waaraan kamerverhuurpanden moeten voldoen. Dit voorstel was reeds separaat in procedure gebracht. Nu dit voorstel nog niet in de raad is vastgesteld nemen wij dit voorstel mee in het onderhavige. Daarmee komt het genoemde wijzigingsvoorstel voor de bouwverordening 2004 hoofdstuk 5 te vervallen. Onder punt 3 van dit voorstel wordt dit onderwerp nader behandeld.
2. Daarnaast is naar aanleiding van een motie over de geluidsnorm in de raadsvergadering van 20 juli 2005 een verandering in de verordening opgenomen. Zie hiervoor punt 4 van dit voorstel.

Tot slot wordt in dit voorstel een aantal aanpassingen doorgevoerd, op voorzet van de VNG (zie onder punt 2 van dit voorstel).

2. Toelichting veranderingen op voorzet van VNG.

Deze veranderingen ten opzichte van de bouwverordening 2004 hebben betrekking op de herziening van de brandveiligheidsvoorschriften, aanpassingen aan het Asbestverwijderingsbesluit 2005, het Besluit indieningsvereisten aanvraag bouwvergunning, uniforme openbare voorbereidingsprocedure, aanpassing aan actuele normen en het herstel van kleine onvolkomenheden. Voor de toelichting op deze wijzigingen voegen wij als bijlage bij dit voorstel de ledenbrief van de VNG (bijlage 1) en het wijzigingsvoorstel van de VNG (bijlage 2) met daarbij de motivering per wijziging.

3. Toelichting wijziging hoofdstuk 5, niet ingetrokken delen.

Vrijstellingsmogelijkheid van de eisen voor kamerverhuurpanden.

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

Aanleiding.

Onlangs heeft de volgende situatie zich voorgedaan. Voor een exploitatie van een kamerverhuurpand is vergunning verleend. Een van de eisen in de bijlage van de verordening is dat in dit geval een tweede vluchtweg gerealiseerd dient te worden. Dit was echter vanuit praktisch oogpunt niet mogelijk. De brandweer is van oordeel dat het plaatsen van een brandmeldingsstelsel dezelfde mate van veiligheid biedt. Door de rechtbank is echter overwogen dat de verordening geen vrijstellingsbepaling kent. Dit betekent dat wij de eis van een tweede vluchtweg moeten stellen en indien dit niet mogelijk is de vergunning moeten weigeren. Aangezien het ons gaat om het waarborgen van de veiligheid, en deze waarborg dus naast de realisatie van een tweede vluchtweg, ook op andere wijze kan, achten wij deze situatie onwenselijk.

Vraag presidium.

Naar aanleiding van een vraag in het presidium van 31 januari 2007 over het voorstel tot wijziging van Hoofdstuk 5, niet ingetrokken delen van de Groninger Bouwverordening 2004, het volgende.

Door de heer Schedeler is bij verschillende raadsfracties kenbaar gemaakt dat de zaak ingewikkelder is dan in het raadsvoorstel staat aangegeven. Deze persoon is belanghebbende en bezwaarmaker in de situatie welke de aanleiding was voor dit raadsvoorstel. Vooropgesteld dient te worden dat de voorgestelde wijziging in overeenstemming is met hetgeen door de brandweer en inspecteurs kamerverhuur in de praktijk wordt toegepast. Door bovengenoemde zaak is echter aan het licht gekomen dat hetgeen in de praktijk wordt toegepast, en als veilig dan wel veiliger wordt aangemerkt, nog niet juridisch is verankerd in de verordening. De voorgestelde wijziging is niet ingewikkelder dan naar voren is gebracht, echter de aanleiding, te weten de juridische procedure, is wel ingewikkelder. Hieronder zal de genoemde juridische procedure uiteengezet worden.

- Op 25 november 2004 hebben wij een exploitatievergunning verleend voor het pand aan de Parkweg 126a.
- Tegen deze vergunning is bezwaar gemaakt.
- Bij de beslissing op bezwaar van 27 april 2005 is de vergunning in stand gelaten.
- Op 6 juni 2005 is beroep ingesteld bij de rechtbank. Dit omdat het pand waarvoor de exploitatievergunning is verleend niet zou voldoen aan brandveiligheidseisen en omdat er niet zou zijn aangetoond dat er is voldaan aan de eisen van geluidsisolatie.
- Op 3 oktober 2005 heeft de rechtbank overwogen ten aanzien van brandveiligheidseisen en vluchtwegen dat het college geen vrijstellingsbevoegdheid heeft om af te wijken van de eisen zoals genoemd in de bijlage (bij de verordening) en dat het niet aan het college is om van de bouwverordening af te wijken maar dat het aan de regelgever is om de regeling desgewenst aan te passen. Hierdoor is het beroep ten aanzien van dit punt gegrond en heeft de rechtbank aan burgemeester en wethouders opgedragen om opnieuw op bezwaar te beslissen. Ten aanzien van het geluidaspect heeft de rechtbank overwogen dat burgemeester en wethouders zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 2.8 lid 4 is voldaan.
- Tegen de uitspraak is hoger beroep ingesteld bij de Raad van State, dit in verband met de overweging ten aanzien van het geluidaspect. Er loopt dus nu een bezwaarprocedure en een hoger beroepsprocedure.

Zoals hiervoren genoemd is de juridische procedure ingewikkeld. Deze juridische procedure laat echter onverlet dat het opnemen van deze bevoegdheid doorgang kan vinden.

Wij stellen dan ook voor om in artikel 7a.3 Bouwverordening een vrijstellingsbevoegdheid voor het college op te nemen, onder de voorwaarde dat een zelfde mate van veiligheid, reinheid en

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

hygiëne of bescherming van de gezondheid zal worden bereikt.

4. Geluidsnorm.

Voorgeschiedenis.

- Sinds 1995 stond in de bijlage, bij de gemeentelijke bouwverordening onderdeel kamerverhuur, een geluidsnorm. Bij raadsbesluit in 2004 is deze bepaling geschrapt omdat deze bijna nooit werd toegepast en niet handhaafbaar werd geacht.
- In de raadsvergadering van 20 juli 2005 werd via een motie besloten het geschrapte artikel over geluidwering opnieuw op te nemen in de bouwverordening.
- Uw raad besloot destijds:

in de bouwverordening op het onderdeel "geluidwering tussen ruimten en bescherming tegen geluid van installaties" de voorschriften met betrekking tot de geluidsisolatie tussen kamerverhuurpanden en aangrenzende woningen zoals tot 24 november 2004 verwoord in artikel 2.8 lid 1, 2 en 4 van de bijlage als bedoeld in de artikelen 7a.3 en 7a.4 van de Groninger Bouwverordening opnieuw op te nemen.;

deze aanpassing van de bouwverordening na een periode van minimaal een jaar te evalueren;

- Aangezien deze motie sterk afweek van ons collegeadvies en wij zekerheid wilden over de juridische haalbaarheid, hebben wij destijds het advies ingewonnen van de stadsadvocaat.

Deze komt tot de volgende conclusies.

De gemeente Groningen heeft op grond van artikel 108 Gemeentewet, en niet op basis van de woningwet, de bevoegdheid om aanvullende (technische) eisen te stellen aan het verlenen van de exploitatievergunning, mits gezegd kan worden dat het een onderwerp regelt dat de gemeentelijke huishouding betreft. Alleen een uitdrukkelijke koppeling met de bouwvergunningverlening wordt door de Woningwet doorkruist. Mede om die reden adviseert de stadsadvocaat, gelet op de systematiek van de Woningwet, het onderwerp te regelen in een aparte verordening (en dus niet in de Bouwverordening).

Concreet komt een en ander er op neer, dat de gemeente in zijn algemeenheid de bevoegdheid heeft om boven het Bouwbesluit (gebruiks-)regels te stellen met betrekking tot geluidwering in de exploitatievergunning.

- consultatie raadsfractie.

In verband met de gecompliceerdheid van de materie is op ambtelijk niveau een aantal individuele gesprekken gevoerd met de woordvoerders van de fracties die destijds de motie hadden ondertekend.

Tijdens deze gesprekken is een viertal opties besproken te weten:

1. volledige uitvoering raadsmotie;
2. beperkte uitvoering ad I.;
3. piepsysteem (via generieke ontheffing);
4. geen geluidsnorm (toepassing/aanscherping bestaat instrumentarium).

De meerderheid van uw raad gaf destijds te kennen voor optie 3 te zullen adviseren. Bij de keuze voor deze optie hebben de omvang en de aard van het geluidprobleem alsmede de effecten van geluidreducerende maatregelen een belangrijke rol gespeeld. De omvang en aard van het geluidprobleem drukken wij in onderstaande cijfers uit van het bureau Meldpunt Overlast:

- totaal aantal overlast klachten: 4257 (over 20 maanden);
- totaal aantal klachten over studenten: 121 (2,8%);

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

- geluidklachten over studenten: 84 (1,9%);
- top-3 klachten: luidruchtig leven, midden in de nacht met veel lawaai thuiskomen en harde muziek.

Verder zijn de effecten van de inbandige geluidreducerende maatregelen beperkt indien de geluidbron zich op straat, op balkons, buitentrappen bevindt dan wel geluidoverlast zich via open ramen en deuren verspreidt. Inbandige geluidsreductie kan worden bereikt door de volgende bouwkundige maatregelen:

- zwevende vloeren;
- voorzetwanden;
- dichten van geluidlekken.

Hierbij moet worden bedacht, dat er ondanks de toepassing van de 0dB-norm een hinderpercentage van 10%-25% blijft.

Aangezien ook wij optie 3 een werkbare optie vinden in combinatie met het bestaande instrumentarium flankerend beleid, de inzet van de inspecteurs en controleurs kamerverhuur, de politie en de bepalingen in de APVG en de nieuwe kamerverhuur-verordening, werken wij genoemde optie onderstaand verder uit. De overige drie opties treft u in uitgewerkte vorm aan in bijlage 3.

Uitwerking optie 3.

De keuze voor deze optie betekent praktisch het volgende:

- de geluidnorm 0dB komt terug in gemeentelijke verordening kamerverhuurpanden;
- alle verhuurders van bestaande en nieuwe kamerverhuurpanden krijgen een generieke ontheffing van genoemde norm;
- de ontheffing vervalt, indien zich een situatie voordoet die precies wordt omschreven in een beleid; dit beleid dient o.i. voor alle partijen helder en "kort door de bocht" te zijn;
- de desbetreffende eigenaar wordt dan aangeschreven tot een geluidonderzoek door een deskundig bureau + handhavingstraject (als bij optie 1).

In onderstaande tabel hebben wij de voor- en de nadelen van optie 3 tegenover elkaar gezet

Voordelen	Nadelen
duidelijke relatie tussen maatregelen en overtreders	gevoel rechtsongelijkheid bij verhuurders
gering beslag op de ambtelijke capaciteit	mogelijke aanzuigende werking op klachten
beperk aantal verhuurders dat moet investeren	
objectivering klacht door beleid	
aanpak doet recht aan "gering" aantal klachten	
geen reductie bestaande kamerverhuurpanden	

Juridische vertaling optie 3.

Drie belangrijke uitvoeringsconsequenties van de raadsnotie en de keuzeoptie 3 zijn:

- het opnemen van een ontheffingsmogelijkheid in de Groninger Bouwverordening;
- tijdelijk terugplaatsen van artikel 2.8 in bijlage 9 (gebruikseisen) van de Groninger Bouwverordening;
- het opstellen van een beleid.

Tijdelijke terugplaatsing geluidsnorm in de gemeentelijke bouwverordening.

Wij hebben vanwege de langdurige voorbereiding besloten om het geluidaspect los te koppelen van een aantal andere in ontwikkeling zijnde maatregelen op het terrein van kamerverhuurpanden. De gemeentelijke kamerverhuurverordening (op grond van de Gemeentewet) zal op een later

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

tijdstip worden gemaakt zodra alle onderdelen die hier in ondergebracht zullen worden, gereed zijn.

Het gaat hier om zaken als:

- het herzien van de definitie van kamerverhuurpand, waardoor ruim 1000 panden extra onder de gemeentelijke regelgeving kamerverhuur zullen gaan vallen;
- gebruiks- en brandveiligheidseisen in het kader van de in voorbereiding zijnde landelijke uniformering voorschriften brandveilig gebruik bouwwerken;
- het onderbrengen van kamersgewijzeverhuur door corporaties onder de gemeentelijke regelgeving kamerverhuur;
- het overplaatsen van alle bepalingen in de bouwverordening inzake kamerverhuurpanden;
- huisregels voor bewoners van kamerverhuurpanden.

Hierover zal intensief worden gesproken met verhuurderorganisaties en andere marktpartijen zoals de NVM.

Wij stellen als voorlopige maatregel voor, om het geluidsartikel eerst terug te plaatsen in de Groninger Bouwverordening. Zodra de beleidsvoorbereiding voor de andere maatregelen is afgerond, zal de geluidsnorm worden ondergebracht in een aparte gemeentelijke kamerverhuurverordening, zoals de stadsadvocaat adviseerde. Hierin zullen alle maatregelen op kamerverhuurgebied worden geconcentreerd.

Geluidsartikel in bijlage 9 van hoofdstuk 5, niet ingetrokken delen.

Aangezien de oude tekst van het geluidsisolatie-artikel niet meer bruikbaar is, onder andere vanwege een niet juiste verwijzing naar het Bouwbesluit, hebben wij deze aangepast. Deze technische eisen zijn gekoppeld aan de exploitatievergunning en verwijzen naar de eisen die het Bouwbesluit stelt aan nieuwbouw. Deze nieuwbouw-eisen zullen nu dus, wat geluidsisolatie betreft, ook gesteld worden aan de bestaande kamerverhuurpanden indien op basis van het beleid hiertoe aanleiding bestaat.

Voor de redactie van dit artikel verwijzen wij naar bijlage 9 van hoofdstuk 5 van de Bouwverordening.

Het beleid.

Het beleid is het instrument om te bepalen of de generieke ontheffing vervalt en de geluidbeperkende maatregelen inwerking treden. Het beleid bevat een aantal stappen die moeten zijn doorlopen, alvorens de 0dB-norm in werking treedt. Via dit beleid wordt een dossier opgebouwd, dat in gerechtelijke procedures als onderlegger zal functioneren.

Voorstel:

Op grond van bovenstaande stellen wij u voor als volgt te besluiten.

- I. de Groninger Bouwverordening 2007 vast te stellen;
- II. de Groninger Bouwverordening 2004 in te trekken.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

5. NIET INGETROKKEN DELEN VAN DE GRONINGER BOUWVERORDENING 1998

Laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit

Datum bekendmaking: 8 december 2004.

Datum inwerkingtreding: 9 december 2004.

Hoofdstuk 7a Kamerverhuurpanden

Artikel 9.1 Welstandscriteria

Artikel 12 Straf-, overgangs- en slotbepalingen

1. GRONINGER BOUWVERORDENING 2004

INHOUDSOPGAVE

2. BIJLAGEN BIJ DE GRONINGER BOUWVERORDENING 2004

3. TOELICHTING BIJ DE GRONINGER BOUWVERORDENING 2004

4. BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING OP DE GRONINGER BOUWVERORDENING 2004



VERORDENING

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

1

Groninger Bouwverordening 2004

Overzicht wijzigingen vanaf 26 maart 2003

- * Raadsbesluit van 26 maart 2003, nr. 11. **Gemeentebblad**
2003-19
Datum bekendmaking: 9 april 2003.
Datum inwerkingtreding: 17 april 2003.

- * Laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van 28 januari 2004, nr. 5i. **Gemeentebblad**
2004-03
Datum bekendmaking: 18 februari 2004.
Datum inwerkingtreding: 19 februari 2004.
De wijzigingen bevinden zich in deel 1, deel 2, deel 3 en deel 4 van de Groninger Bouwverordening 2004.

- * Laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van 24 november 2004, nr. 5f. **Gemeentebblad 2004-61**
Datum bekendmaking: 8 december 2004.
Datum inwerkingtreding: 9 december 2004.
De wijzigingen bevinden zich hoofdstuk 7a, Kamerverhuurpanden.

- * Laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van 7 juli 2005, nr. 7i. **Gemeentebblad 2005-50**
Datum bekendmaking: 13 juli 2005.
Datum inwerkingtreding: 21 juli 2005.

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

2

INHOUDSOPGAVE

De hoofdstukken 1 tot en met 7 en 8 tot en met 12 zijn met uitzondering van hoofdstuk 7A, Kamerverhuurpanden, artikel 9.1 en de toepasselijke straf-, overgangs- en slotbepalingen, per 1 januari 2003 vervallen (raadsbesluit d.d. 18 december 2002).

7A. KAMERVERHUURPANDEN	219
Artikel 7a.1 Begripsomschrijvingen	219
Artikel 7a.2 Exploitatievergunning	219
Artikel 7a.3 Gebruikseisen	219
Artikel 7a.4 Aanvraag exploitatievergunning	219
Artikel 7a.5 Termijn van beslissing	220
Artikel 7a.6 Weigeren exploitatievergunning	220
Artikel 7a.7 Geldingsduur van de exploitatievergunning	220
Artikel 7a.8 Intrekken exploitatievergunning	221
Artikel 7a.9 Verplicht aanwezige bescheiden	221
9. HET WELSTANDSTOEZICHT	221
Artikel 9.1 Welstandscriteria	221
12. STRAF-, OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN	221
Artikel 12.1 Strafbare feiten	221
Artikel 12.7 Overgangsbepalingen exploitatievergunning kamerverhuur	222

Bijlagen

9. Bijlage als bedoeld in de artikelen 7a.3 en 7a.4 'Gegevens en bescheiden aanvraag exploitatievergunning kamerverhuurpand' Eisen met betrekking tot een kamerverhuurpand	223
Artikel 1.1 In de aanvraag op te nemen gegevens	223
Artikel 1.2 Bij de aanvraag in te dienen bescheiden	223
Artikel 1.3 Tekeningen bij een aanvraag om bouwvergunning	224
Artikel 1.4 Eisen ten aanzien van tekeningen	224
Artikel 2.1 Kamers (verblijfsruimten)	224
Artikel 2.2 Toiletruimte	224
Artikel 2.3 Badruimte	224
Artikel 2.4 Aanrecht en opstelplaats voor een kooktoestel (keuken)	224
Artikel 2.5 Bergruimte	224
Artikel 2.6 Warmwatervoorziening	225

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

3

Artikel 2.7	Telefoon-, radio- en televisie-aansluiting	225
Artikel 2.8a	Geluidsisolatie ander perceel	225
Artikel 2.8b	Geluidsisolatie zelfde perceel	225
Artikel 2.9	Overbevolking (maximaal aantal bewoners) ²²⁴	
Artikel 2.10	Het weren van schadelijk of hinderlijk gedierte en reinheid	226
Artikel 2.11	Overige eisen	226
Artikel 3.1	Constructieve veiligheid	226
Artikel 3.2	Beperking van de ontwikkeling van brand	226
Artikel 3.3	Beperking van uitbreiding van brand	226
Artikel 3.4	Vluchten en vluchtmogelijkheden	226
Artikel 3.5	Bestrijden van brand	227
Artikel 3.6	Noodverlichting en vluchtwegaanduiding	227
Artikel 3.7	Ontruimingsalarminstallatie	227
Artikel 3.8	Definities	227
Artikel 4.1	Verlichting/electrische installatie	227
Artikel 4.2	Installaties voor verwarming en kookdoeleinden	227
Artikel 4.3	Voorzieningen voor de afvoer van rook	228
Artikel 4.4	Ontruimingsalarminstallatie	228
Artikel 4.5	Vluchtwegaanduidingen (transparanten)	228
Artikel 4.6	Flessengasinstallatie/gasflessen	228
Artikel 4.7	Vluchtwegen en (nood)uitgangen	228
Artikel 4.8	Stoffering en versiering	229
Artikel 4.8	Stoffering en versiering	229
Artikel 4.9	Afval	229
Artikel 4.10	Opslag van materialen	229
Artikel 4.11	Periodieke controle	229
Artikel 4.12	Doorlopend toezicht	229
Artikel 4.13	Brandveiligheidsinstructies	230

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

4

7a. KAMERVERHUURPANDEN

Artikel 7a.1 Begripsomschrijvingen

Dit hoofdstuk verstaat onder:

- a. kamerverhuurpand : een gebouw of een deel van een gebouw met of geschikt te maken voor vier of meer woonvertrekken, niet vallende onder het begrip logiesgebouw en/of logiesverblijf als bedoeld in het Bouwbesluit en niet zijnde een zelfstandige woonruimte als bedoeld in de Huisvestingswet, waarin (ongeacht de duur van het verblijf) aan drie of meer personen (al dan niet tegen betaling) nachtverblijf wordt verschaft (hebben);
- b. exploitant : hij die als eigenaar, bedrijfsleider, beheerder of anderszins een bedrijf als omschreven onder a exploiteert;
- c. huishouden : het geen onder dit begrip verstaan wordt in de Huisvestingsverordening van de gemeente Groningen.

Artikel 7a.2 Exploitatievergunning

Het is verboden om zonder of in afwijking van een exploitatievergunning van burgemeester en wethouders een kamerverhuurpand in gebruik te hebben of te houden. Burgemeester en wethouders kunnen bepaalde categorieën kamerverhuurpanden vrijstellen van het verkrijgen van de vergunning.

Artikel 7a.3 Gebruikseisen

1. Voor het exploiteren van een kamerverhuurpand worden onverminderd het bepaalde in de hoofdstukken 6 en 7 van deze verordening, eisen vastgesteld die in het kader van de veiligheid, alsmede de gezondheid, de reinheid en hygiëne van de gebruikers van dat kamerverhuurpand noodzakelijk zijn.

Deze gebruikseisen zijn vermeld in bijlage 9 van deze verordening en worden door burgemeester en wethouders vastgesteld.

2. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van deze gebruikseisen, voor zover anders dan door toepassing van dat voorschrift het kamerverhuurpand of het betrokken gedeelte daarvan tenminste dezelfde mate van veiligheid, reinheid en hygiëne en bescherming van de gezondheid, biedt, als is beoogd met het betrokken voorschrift.

3. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van artikel 2.8 van bijlage 9. Burgemeester en wethouders stellen beleidsregels vast ter zake het verlenen van deze ontheffing.

Artikel 7a.4 Aanvraag exploitatievergunning

1. Bij het indienen van de aanvraag moet de aanvrager gebruik maken van de door of namens burgemeester en wethouders vastgestelde formulieren.
2. Bij de aanvraag moeten de gegevens en bescheiden worden overgelegd als genoemd in bijlage 9 van de verordening.

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

5

3. De aanvraag en de daarbij behorende bescheiden moeten in viervoud worden ingediend.
4. De aanvraag en de daarbij behorende bescheiden moeten in het Nederlands zijn gesteld.
5. De bij de aanvraag om vergunning behorende bescheiden moeten door de aanvrager of diens gemachtigde worden ondertekend dan wel worden gewaarmerkt.
6. Indien de aanvraag betrekking heeft op een wijziging van een bestaande situatie, moet uit de aanvraag en de daarbij behorende bescheiden de bestaande en de nieuwe toestand duidelijk blijken.
7. De aanvrager krijgt door of namens burgemeester en wethouders een ontvangstbewijs toegezonden of uitgereikt, waarin de datum van de ontvangst is vermeld.

Artikel 7a.5 Termijn van beslissing

1. Burgemeester en wethouders beslissen op een aanvraag voor een vergunning binnen 13 weken na de dag waarop de aanvraag ontvangen is.
2. Burgemeester en wethouders kunnen hun beslissing voor ten hoogste 13 weken verdagen.
3. In afwijking van het bepaalde in het eerste en tweede lid houden burgemeester en wethouders de beslissing aan indien:
 - a. voor hetzelfde kamerverhuurpand een bouwvergunning, danwel een toestemming tot gebruikswijziging als bedoeld in het vigerende bestemmingsplan is vereist en op de aanvraag, danwel wijziging van het gebruik, nog niet is beslist;
 - b. voor hetzelfde kamerverhuurpand een vergunning tot woonruimte-onttrekking op grond van de Huisvestingswet is vereist en op die vergunningsaanvraag nog niet is beslist;
 - c. op hetzelfde kamerverhuurpand een aanschrijving rust wegens strijd met de voorschriften van het Bouwbesluit, de delen over bestaande bouwwerken, als bedoeld in één der artikelen 14, 17 of 18 van de Woningwet, en deze binnen de in het eerste lid vermelde termijn is verzonden, doch aan die aanschrijving niet is voldaan.
4. De in het derde lid bedoelde aanhouding eindigt zes weken nadat is beslist op de aanvraag om bouwvergunning, op een gebruikswijziging als bedoeld onder letter a van het derde lid, danwel op een verzoek om woonruimte-onttrekking als bedoeld onder letter b van het derde lid of nadat is voldaan aan de aanschrijving als bedoeld onder letter c van het derde lid.

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

6

Artikel 7a.6 Weigeren exploitatievergunning

De vergunning wordt in ieder geval geweigerd indien één van de volgende omstandigheden zich voordoet:

- a. de in de aanvraag vermelde wijze van gebruik van het kamerverhuurpand niet voldoet aan de in bijlage 9 van de verordening vermelde gebruikseisen;
- b. de bouwvergunning danwel de toestemming tot gebruikswijziging op grond van een geldend bestemmingsplan en/of een geldende leefmilieuverordening in de zin van de Wet op de Stads- en dorpsvernieuwing is geweigerd;
- c. de vergunning tot woonruimte-onttrekking is geweigerd;
- d. vaststaat of redelijkerwijs moet worden aangenomen dat verlening van de exploitatievergunning kamerverhuur zou leiden tot een ontoelaatbare inbreuk op een geordend woon- en leefmilieu in de omgeving van het gebouw waarop de aanvraag om een exploitatievergunning kamerverhuur betrekking heeft.

Artikel 7a.7 Geldingsduur van de exploitatievergunning

1. De vergunning heeft een geldingsduur van maximaal 3 jaar. Deze periode kan telkens met 3 jaar worden verlengd.
2. De verlenging dient uiterlijk 3 maanden voor het aflopen van de vergunning te worden aangevraagd.
3. Burgemeester en wethouders kunnen bij een verzoek om verlenging van de vergunning het overleggen van bescheiden als bedoeld in artikel 7a.4 vorderen.
4. Indien niet tijdig een verlenging van de vergunning is aangevraagd vervalt de verleende vergunning en dient opnieuw een vergunning te worden aangevraagd.

Artikel 7a.8 Intrekken exploitatievergunning

1. Burgemeester en wethouders kunnen de vergunning in ieder geval intrekken indien:
 - a. blijkt, dat zij de vergunning ten gevolge van onjuiste of onvolledige gegevens hebben verleend;
 - b. blijkt dat de exploitant niet heeft voldaan aan, danwel in strijd handelt met de in bijlage 9 van de verordening vermelde gebruikseisen;
 - c. van de vergunning geen gebruik wordt gemaakt binnen 26 weken na het onherroepelijk worden van de vergunning, danwel van de vergunning gedurende een periode van 26 weken of langer geen gebruik is gemaakt;
 - d. het belang waarvoor de vergunning is verleend dit vereist op grond van een verandering van de technische inzichten en/of verandering van de omstandigheden gelegen buiten het kamerverhuurpand, opgetreden na het verlenen van de vergunning, en het niet mogelijk lijkt door het stellen of het wijzigen van voorwaarden dat belang voldoende te beschermen;
 - e. de vergunning tot woonruimte-onttrekking is ingetrokken;
 - f. de samenstelling van (een gedeelte van) het gebouw waarin het kamerverhuurpand is gevestigd wordt veranderd;
 - g. de tot het kamerverhuurpand behorende installaties of voorzieningen worden veranderd;
 - h. burgemeester en wethouders overgaan tot aanschrijving krachtens de Woningwet van het gebouw waarin het kamerverhuurpand is gevestigd;

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

7

- i. burgemeester en wethouders het gebouw waarin het kamerverhuurpand is gevestigd onbewoonbaar hebben verklaard.
 - j. vaststaat of redelijkerwijs moet worden aangenomen dat handhaving van de exploitatie-vergunning kamerverhuur zou leiden tot een ernstige verstoring van het geordend woon- en leefmilieu in de omgeving van het gebouw waarop de exploitatievergunning kamerverhuur betrekking heeft.’
2. Burgemeester en wethouders gaan niet over tot intrekking dan nadat zij de houder van de vergunning hebben gehoord.

Artikel 7a.9 Verplicht aanwezige bescheiden

De exploitant is verplicht om het daarvoor bestemde exemplaar van de vergunning en de bewonersvoorlichting, in de entreehal van het kamerverhuurpand waarop de vergunning betrekking heeft, goed zichtbaar op te hangen.

9. HET WELSTANDSTOEZICHT

Artikel 9.1 Welstandscriteria

1. Bij de beoordeling of een bouwwerk voldoet aan redelijke eisen van welstand als bedoeld in artikel 12 van de Woningwet wordt acht geslagen op de volgende aspecten:
 - a. de aanvaardbaarheid van het bouwwerk in relatie tot de karakteristiek van de reeds aanwezige bebouwing, de openbare ruimte, het landschap dan wel de stedenbouwkundige context;
 - b. massa, structuur, maat en schaal, detaillering, materiaalkeuze en kleurstelling;
 - c. samenhang in het bouwwerk of de bouwwerken voor wat betreft de onderlinge relatie tussen de samenstellende delen daarvan.
2. Indien de gemeenteraad een beleid voor de visuele kwaliteit van de gebouwde omgeving heeft geformuleerd en openbaar gemaakt in planologische maatregelen, beleidsnota's, deelnotities dan wel de daarbijbehorende ontwerpen wordt, onverminderd het bepaalde in het eerste lid, het bouwwerk aan dat beleid getoetst.

12. STRAF-, OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 12.1 Strafbare feiten

Overtreding van de voorschriften genoemd in de artikelen 7a.2, 7a.3, 7a.9, geldt als strafbaar feit en wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste vier maanden of geldboete van de derde categorie.

Artikel 12.7 Overgangsbepalingen exploitatievergunning kamerverhuur

Een vergunning als bedoeld in artikel 4 van de Verordening op de verblijfsinrichtingen 1985 vastgesteld bij raadsbesluit van 19 februari 1986, laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van 7 januari 1987, onder nummer 13a, geldt als vergunning voor een kamerverhuurpand als bedoeld in artikel 7a.2.

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

8

Aanvragen om een vergunning als bedoeld in artikel 2 van de Verordening op de verblijfsinrichtingen 1985 die zijn ingediend vóór het in werking treden van deze wijziging van de bouwverordening en waarop ten tijde van het in werking treden van deze wijziging nog niet is beslist, worden behandeld op grond van de in deze wijziging vervatte criteria, tenzij het voordien geldende recht voor de aanvrager gunstiger is.

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

9

Bijlage 9

Bijlage als bedoeld in de artikelen 7a.3 en 7a.4

Gegevens en bescheiden aanvraag exploitatievergunning kamerverhuurpand.
Eisen met betrekking tot een kamerverhuurpand.

*Paragraaf 1 Gegevens en bescheiden aanvraag exploitatievergunning kamerverhuurpand
(artikel 7a.4)*

Artikel 1.1 In de aanvraag op te nemen gegevens

De aanvraag om een exploitatievergunning kamerverhuurpand als bedoeld in artikel 7a.2 moet de volgende gegevens bevatten.

- a. de naam en het correspondentieadres in Nederland van de aanvrager;
- b. indien een gemachtigde is aangewezen, diens naam en correspondentie-adres in Nederland;
- c. de naam en het adres waarop de vergunning gesteld moet worden;
- d. het adres van het kamerverhuurpand;
- e. de kadastrale aanduiding van het kamerverhuurpand;
- f. het aantal personen waarvoor het kamerverhuurpand is of zal worden ingericht;
- g. het aantal kamers dat in het kamerverhuurpand aanwezig is of zal zijn;
- h. de wijze van verwarming van het kamerverhuurpand;
- i. de vermelding of in het kamerverhuurpand het volgende aanwezig is:
 - noodverlichtingsinstallatie;
 - vluchtwegaanduiding;
 - ontruimingsalarminstallatie, handbediening;
 - ontruimingsalarminstallatie, automatisch;
 - telefoonaansluiting.

Artikel 1.2 Bij de aanvraag in te dienen bescheiden

De aanvraag om een exploitatievergunning kamerverhuurpand als bedoeld in artikel 7a.2 moet zijn voorzien van de volgende tekeningen:

- a. een bouwkundige plattegrond van elke bouwlaag van het kamerverhuurpand op een schaal van tenminste 1:100, aangevende:
 - de afmetingen van het kamerverhuurpand en binnen het kamerverhuurpand gelegen ruimten;
 - de aanduiding, overeenkomstig het woordgebruik in het Bouwbesluit, van de functie van elke ruimte of elke groep van bij elkaar behorende ruimten;
 - de hoogteligging van de verschillende vloeren van het kamerverhuurpand;
 - de trappen en de vloerafscheidingen;
 - de deuren en daglichtopeningen in de uitwendige scheidingsconstructies en, voor zover van belang voor het vluchten bij brand, tevens de inwendige scheidingsconstructies;
 - het aanrecht, de wastafel, de opstelplaats van kooktoestel, wasapparaat, warmwatertoestel en de opstelplaats van stooktoestel of stookruimte;
 - de meterkast(en) of meterruimte;
 - de voorzieningen voor het verversen van binnenlucht, de voorzieningen voor de toevoer van lucht of verbrandingstoestellen en de leidingkokers;
 - de fietsenstalling;
 - de aan te brengen brandveiligheidsvoorzieningen zoals de plaats van de brandslanghaspels, draagbare brandblustoestellen, noodverlichtinginstallatie, vluchtwegaanduidingen (transparanten), ontruimingsalarminstallatie, nooduitgangen en zelfsluitende deuren;
 - de toe te passen brandwerende materialen.

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

10

- b. Een situatie van het kamerverhuurpand, vermeldende de kadastrale aanduiding, de straat en het huisnummer op een schaal van tenminste 1:1000.

Artikel 1.3 Tekeningen bij een aanvraag om bouwvergunning

Indien een aanvraag om een bouwvergunning vereist is, zijn de in bijlage 9 artikel 1.2 genoemde tekeningen niet vereist.

Het genoemde in bijlage 9 artikel 1.2 leden a en c moet dan op de tekeningen, behorende bij een aanvraag om een bouwvergunning, worden vermeld.

Artikel 1.4 Eisen ten aanzien van tekeningen

De tekeningen moeten duidelijk en zaakkundig zijn uitgevoerd, een en ander overeenkomstig het gestelde in bijlage 1 artikel 6.

Paragraaf 2 Technische eisen met betrekking tot de gezondheid, reinheid en hygiëne van een kamerverhuurpand (artikel 7a.3)

Artikel 2.1 Kamers (verblijfsruimten)

1. Eis: De in een kamerverhuurpand gelegen kamers moeten een vloeroppervlakte hebben van tenminste:
- 3,3 m x 3,3 m, indien de gebruiksoppervlakte van een kamerverhuurpand kleiner is dan 50 m², of
 - 3,6 m x 3,6 m, indien de gebruiksoppervlakte van een kamerverhuurpand 50 m² of meer is.

Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 45).

2. Eis: Worden het aanrecht en het kooktoestel in de kamer gesitueerd, dan zal die ruimte, naast de vloeroppervlakte bedoeld in het eerste lid, tevens een vloeroppervlakte van tenminste 2,1 m x 1,2 m moeten omvatten voor plaatsing- en gebruiksruimte voor de keukenvoorziening.

Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 45).

Artikel 2.2 Toiletruimte

Eis: In een kamerverhuurpand moet voor elke vijf bewoners tenminste één afsluitbare toiletruimte aanwezig zijn.

Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 46 en 58).

Artikel 2.3 Badruimte

Eis: In een kamerverhuurpand moet voor elke acht bewoners tenminste één afsluitbare badruimte aanwezig zijn.

Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 47 en 59).

Artikel 2.4 Aanrecht en opstelplaats voor een kooktoestel (keuken)

1. Eis: In een kamerverhuurpand moeten een aanrecht en een opstelplaats voor een kooktoestel aanwezig zijn.

Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 53 en 62).

2. Eis: Zijn een aanrecht en een opstelplaats voor een kooktoestel in een aparte keukenruimte (verblijfsruimte) gelegen, dan moet deze een vloeroppervlakte hebben van tenminste 5 m², waarvan de breedte tenminste 1,8 m en de hoogte boven die oppervlakte tenminste 2,4 m is. De vloeroppervlakte van tenminste 5 m² te rekenen tot en met 4 personen. Voor elke extra bewoner moet de vloeroppervlakte van 5 m² met tenminste 1 m² worden vergroot.

Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 45).

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

11

Artikel 2.5 Bergruimte

Eis: Tot een kamerverhuurpand moet tenminste één, van buiten het kamerverhuurpand toegankelijke, afsluitbare bergruimte behoren, met een vloeroppervlakte van tenminste 3,5 m², waarvan de breedte tenminste 1,5 m en de hoogte boven die oppervlakte tenminste 2,1 m is. De vloeroppervlakte van tenminste 3,5 m² te rekenen tot en met 4 personen. Voor elke extra bewoner moet de vloeroppervlakte van 3,5 m² met tenminste 1 m² worden vergroot.
Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 48).

Artikel 2.6 Warmwatervoorziening

Eis: In een kamerverhuurpand moet, een voorziening voor warmwater aanwezig zijn.
Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 38).

Artikel 2.7 Telefoon-, radio- en televisie-aansluiting

Eis: In een kamerverhuurpand moet op elke kamer, opdat telecommunicatiesignalen kunnen worden opgevangen, een aansluitpunt hiervoor aanwezig zijn.
Op elke bouwlaag in een gemeenschappelijke ruimte moet een aansluitpunt voor een telefoontoestel aanwezig zijn.
Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 66).

Artikel 2.8a Geluidsisolatie ander perceel

1. De volgens NEN 5077 bepaalde karakteristieke isolatie-index voor luchtgeluid voor de geluidsoverdracht van een besloten ruimte naar een verblijfsgebied van een op een ander perceel gelegen, aangrenzende woonfunctie, is niet kleiner dan 0 dB.
2. De volgens NEN 5077 bepaalde isolatie-index voor contactgeluid voor de geluidsoverdracht van een besloten ruimte naar een verblijfsgebied van een op een ander perceel gelegen, aangrenzende woonfunctie, is niet kleiner dan 5 dB.
3. De volgens NEN 5077 bepaalde karakteristieke isolatie-index voor luchtgeluid voor de geluidsoverdracht van een besloten ruimte niet zijnde een verblijfsgebied, van een op een ander perceel gelegen, aangrenzende woonfunctie, is niet kleiner dan -5dB.
4. De volgens NEN 5077 bepaalde isolatie-index voor contactgeluid voor de geluidsoverdracht van een besloten ruimte, niet zijnde een verblijfsgebied, van een op een ander perceel gelegen, aangrenzende woonfunctie, is niet kleiner dan 0 dB.
5. Indien door de aard en samenstelling van de constructie niet aan de gestelde eis kan worden voldaan, dienen er zodanig maatregelen te worden getroffen, dat de hinder ten gevolge van lucht- als contactgeluid tot een minimum wordt beperkt.
6. Burgemeester en wethouders kunnen met betrekking tot de leden 1 tot en met 5 de voorwaarde stellen, dat de voorzieningen op basis van een erkend adviesbureau op te stellen advies worden uitgevoerd.

Artikel 2.8b Geluidsisolatie zelfde perceel

1. De volgens NEN 5077 bepaalde karakteristieke isolatie-index voor luchtgeluid voor de geluidsoverdracht van een besloten ruimte naar een verblijfsgebied van een op hetzelfde perceel gelegen, aangrenzende woonfunctie, is niet kleiner dan 0 dB.

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

12

2. De volgens NEN 5077 bepaalde isolatie-index voor contactgeluid voor de geluidsoverdracht van een besloten ruimte naar een verblijfsgebied van een op een hetzelfde perceel gelegen, aangrenzende woonfunctie, is niet kleiner dan 5 dB.
3. De volgens NEN 5077 bepaalde karakteristieke isolatie-index voor luchtgeluid voor de geluidsoverdracht van een besloten ruimte niet zijnde een verblijfsgebied, van een hetzelfde perceel gelegen, aangrenzende woonfunctie, is niet kleiner dan -5 dB.
4. De volgens NEN 5077 bepaalde isolatie-index voor contactgeluid voor de geluidsoverdracht van een besloten ruimte, niet zijnde een verblijfsgebied, van een op hetzelfde perceel gelegen, aangrenzende woonfunctie, is niet kleiner dan 0 dB.
5. In afwijking van het derde en vierde lid, is geen eis gesteld aan de karakteristieke isolatie-index voor luchtgeluid en de isolatie-index voor contactgeluid, voor de geluidsoverdracht van een besloten ruimte naar een op hetzelfde perceel gelegen, besloten gemeenschappelijke verkeersruimte.
6. In afwijking van het eerste tot en met het vierde lid, geldt geen eis voor de karakteristieke isolatie-index voor luchtgeluid en de isolatie-index voor contactgeluid, voor de geluidsoverdracht van een gemeenschappelijke ruimte naar een andere gemeenschappelijke ruimte indien op die ruimten uitsluitend dezelfde gebruiksfuncties zijn aangewezen.
7. Indien door de aard en samenstelling van de constructie niet aan de gestelde eis kan worden voldaan, dienen er zodanig maatregelen te worden getroffen, dat de hinder ten gevolge van lucht- als contactgeluid tot een minimum wordt beperkt.
8. Burgemeester en wethouders kunnen met betrekking tot de leden 1 tot en met 7 de voorwaarde stellen, dat de voorzieningen op basis van een erkend adviesbureau op te stellen advies worden uitgevoerd.

Artikel 2.9 Overbevolking (maximaal aantal bewoners)

Eis: Het is verboden een kamerverhuurpand te bewonen met of toe te staan dat een kamerverhuurpand wordt bewoond door meer dan één persoon per 12 m² gebruiksovervlakte.
Niveau: Bouwverordening (artikel 7.1.1).

Artikel 2.10 Het weren van schadelijk of hinderlijk gedierte en reinheid

1. Eis: Het normale onderhoud van een kamerverhuurpand dient zodanig te geschieden dat een kamerverhuurpand zich in een zindelijke staat bevindt.
Niveau: Bouwverordening (artikel 7.4.1 lid 1).
2. Eis: In een kamerverhuurpand dient afval op zodanige wijze te worden bewaard dat schadelijk en hinderlijk gedierte niet wordt aangetrokken.
Niveau: Bouwverordening (artikel 7.4.1 lid 2).

Artikel 2.11 Overige eisen

1. Van toepassing zijn alle artikelen uit het Bouwbesluit en de (Groninger) Bouwverordening voor zover hier niet anders is bepaald.
2. Daar waar in het Bouwbesluit en/of de (Groninger) Bouwverordening 'woning' wordt genoemd 'kamerverhuurpand' moet worden gelezen.

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

13

Paragraaf 3 Technische eisen met betrekking tot de brandveiligheid van een kamerverhuurpand (artikel 7a.3)

Artikel 3.1 Constructieve veiligheid

1. Eis: Trappen en vloeren waarover een vluchtmogelijkheid voert: brandwerendheid van 30 minuten met betrekking tot bezwijken.
Niveau: (Nieuwbouw artikel 3, lid 6).
2. Eis: Hoofddraagconstructies indien een verblijfsvloer hoger is gelegen dan 5 m respectievelijk 13 m: brandwerendheid van 30 respectievelijk 60 minuten met betrekking tot bezwijken.
Niveau: Bouwbesluit (Bestaande bouw artikel 73), Ministeriële regelgeving RBC, artikel 3, tabel 1).

Artikel 3.2 Beperking van de ontwikkeling van brand

1. Eis: Bijdrage tot brandvoortplanting in de vluchtwegen (met uitzondering van 5%): tenminste klasse 2 voor wanden en plafonds en klasse T1 voor vloeren.
Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw, artikel 13, leden 3 en 4).
2. Eis: Bijdrage tot brandvoortplanting in de overige ruimten (met uitzondering van 5%): klasse 4 voor wanden en plafonds en klasse T3 voor vloeren.
Niveau: Bouwbesluit (Bestaande bouw artikel 84, lid 2).

Artikel 3.3 Beperking van uitbreiding van brand

1. Eis: WBDBO tussen de brandcompartimenten is 60 minuten.
Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 14, lid 2, waarbij artikel 14, lid 3 niet van toepassing is).
2. Eis: De WBDBO tussen de sub-brandcompartimenten is 30 minuten.
Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw, Ministeriële regelgeving RBC artikel 38, lid o).
3. Eis: De WBDBO tussen de (sub)brandcompartimenten en de vluchtweg is 30 minuten.
Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 14, lid 1).
4. Eis: Alle deuren die de bouwlagen scheiden moeten zelfsluitend zijn.
Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 16, lid 7).

Artikel 3.4 Vluchten en vluchtmogelijkheden

1. Eis: Vanuit een (sub)brandcompartiment dient over tenminste twee onafhankelijke vluchtwegen gevlucht te kunnen worden.
Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 16, lid 1).
2. Eis: Rookproductie van wanden en plafonds in vluchtwegen c.q. vluchtmogelijkheden (met uitzondering van 5%): 5,4 m-1 klasse 1 of 2,2 m-1 klasse 2.
Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 16, lid 3).
3. Eis: Rookproductie van wanden en plafond in andere ruimten (met uitzondering van 5%): 10 m-1.
Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 16, lid 2).

Artikel 3.5 Bestrijden van brand

Eis: Iedere bouwlaag moet met het oog op brandbestrijding te zijn voorzien van een brandslanghaspel of een draagbaar brandblustoestel.
Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 18, leden 5, 6 en 7).

Artikel 3.6 Noodverlichting en vluchtwegaanduiding

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

14

Eis: Een kamerverhuurpand waarin 10 en meer personen kunnen worden gehuisvest moet in een besloten verkeersruimte en in de vluchtwegen een voorziening voor noodstroom aanwezig zijn welke gedurende 60 minuten een verlichtingssterkte van 1 lux kan geven, alsmede de vluchtweg-aanduidingen verlicht.

Niveau: Bouwbesluit (Nieuwbouw artikel 17, lid 4).

Artikel 3.7 Ontruimingsalarminstallatie

Eis: Een kamerverhuurpand waarin 10 en meer personen kunnen worden gehuisvest, moet zijn voorzien van een ontruimingsalarminstallatie.

Niveau: Bouwverordening (artikel 5.2.2).

Artikel 3.8 Definities

1. Als een brandcompartiment moet worden aangemerkt:
het totale gebouw en/of één of meer met elkaar in verbinding staande afzonderlijke besloten ruimten waardoor geen vluchtweg voert, met een totale gebruiksoppervlakte van niet meer dan 500 m² (Bouwbesluit, NEN 6082).
2. Als een sub-brandcompartiment moet worden aangemerkt:
een verblijfseenheid met een oppervlakte van niet meer dan 40 m² en/of één of meer met elkaar in verbinding staande overige ruimten waardoor geen vluchtweg voert, met een totale gebruiksoppervlakte van minimaal 3,5 m² en maximaal 40 m² (Bouwbesluit, NEN 6082).

Paragraaf 4 Gebruikseisen voor een kamerverhuurpand (artikel 7a.3)

Artikel 4.1 Verlichting/electrische installatie

1. Het is verboden een verlichtingsinstallatie of een verlichtingstoestel op zodanige wijze te gebruiken, dat het gebruik:
door de eigenschappen van die installatie of dat toestel zelf gevaar oplevert voor het ontstaan van brand;
door de wijze waarop die installatie of dat toestel is opgesteld of aangebracht, gevaar oplevert voor het ontstaan van brand.
2. Het in het eerste lid bedoelde gevaar als gevolg van de eigenschappen wordt niet geacht aanwezig te zijn bij het gebruik van elektrische sterkstroominstallaties voor lage spanning, die voldoen aan de veiligheidsvoorschriften voor laagspanningsinstallaties, opgenomen in NEN 1010, uitgave 1988.

Artikel 4.2 Installaties voor verwarming en kookdoeleinden

1. In de stookruimte mogen geen brandbare goederen worden opgeslagen/opgesteld.
Stooktoestellen die buiten een stookruimte zijn opgesteld, moeten vrij worden gehouden van brandbare goederen.
2. Een opening ten behoeve van ventilatie, op grond van enige regeling geëist, mag niet worden afgesloten.
3. Het is verboden een verwarmingsinstallatie of verwarmingstoestel op zodanige wijze te gebruiken, dat het gebruik:
door de eigenschappen van die installatie of dat toestel zelf gevaar oplevert voor het ontstaan van brand;
door de wijze waarop die installatie of dat toestel is opgesteld of aangebracht gevaar oplevert voor het ontstaan van brand.
4. Het in bijlage 9, artikel 4.2.3 bedoelde gevaar als gevolg van de eigenschappen wordt niet geacht aanwezig te zijn bij het gebruik van:
centrale verwarmingsinstallaties die voldoen aan de veiligheidseisen voor centrale

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

15

verwarmingsinstallaties, opgenomen in NEN 3028, uitgave 1986; centrale verwarmingsinstallaties voor het stoken van gas dat wordt gedistribueerd door middel van pijpleidingen welke installaties bovendien voldoen aan de gasinstallatievoorschriften, opgenomen in NEN 1078, uitgave 1987, en in NEN 1078-A (aanvulling op NEN 1078),

uitgave 1991;

5. Het is verboden een verwarmingstoestel met afvoergelegenheid voor het stoken van vaste of vloeibare brandstof te gebruiken indien de verbrandingsgassen daarvan niet worden afgevoerd door middel van een doeltreffende voorziening voor de afvoer van rook.
6. Het is verboden een verwarmingstoestel voor het stoken met gas te gebruiken indien de verbrandingsgassen daarvan niet worden afgevoerd door middel van een doeltreffend rookkanaal of gasafvoerkanaal.

Artikel 4.3 Voorzieningen voor de afvoer van rook

1. Het is verboden een rookkanaal te gebruiken dat niet doeltreffend is gereinigd.
2. Het is verboden een rookkanaal uit te branden.
3. Het is verboden een rookkanaal of gasafvoerkanaal te gebruiken, indien dit gebruik door de toestand waarin dat rookkanaal of dat gasafvoerkanaal zich bevindt dreigend gevaar levert voor de veiligheid van personen.
4. Het is verboden een rookkanaal waarin brand heeft gewoed te gebruiken voordat het is gereinigd en zonodig hersteld.
5. Het is verboden een rookkanaal te gebruiken als dit zonder een inrichting tot het opvangen van vonken dreigend gevaar oplevert voor het ontstaan van brand.

Artikel 4.4 Ontruimingsalarminstallatie

1. De ontruimingsalarminstallatie moet altijd voor onmiddellijk gebruik beschikbaar zijn. De ontruimingsalarminstallatie moet in een goede staat verkeren en voldoen aan het gestelde in hoofdstuk 2 van het boek 'Een brandveilig gebouw installeren' (Uitgave Nederlandse Brandweer Federatie).
2. De ontruimingsalarminstallatie moet éénmaal per maand worden gecontroleerd op een goede werking en zonodig gerepareerd.

Artikel 4.5 Vluchtwegaanduidingen (transparenten).

Indien op grond van bijlage 9, artikel 3.6 noodverlichting in het kamerverhuurpand aanwezig is, moeten de vluchtwegaanduidingen (transparenten) hierop aangesloten zijn.

Artikel 4.6 Flessengasinstallatie/gasflessen

Een flessengasinstallatie voor verwarming of kookdoeleinden is niet toegestaan. Aanwezigheid van flessengas voor andere doeleinden is eveneens niet toegestaan.

Artikel 4.7 Vluchtwegen en (nood)uitgangen

1. De vluchtwegen moeten altijd over de minimaal vereiste breedte zijn vrijgehouden van obstakels.
Dit geldt eveneens voor het als verlengstuk van de vluchtwegen aan te merken gedeelte van het aansluitend terrein.
2. Op de vloeren van de vluchtwegen zijn losliggende leidingen en snoeren niet toegestaan.
3. Een (nood)uitgang deur moet bij aanwezigheid van personen in het kamerverhuurpand uitsluitend zodanig zijn gesloten, dat de (nood)uitgang deur van binnen uit ogenblikkelijk over de minimaal vereiste breedte kan worden geopend zonder dat hiertoe gebruik moet worden gemaakt van een sleutel of een ander los voorwerp.

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

16

4. Waar op de bij de exploitatievergunning kamerverhuurpand behorende tekening(en) als zodanig is aangegeven, moet duidelijk zichtbaar het opschrift: 'NOODDEUR VRIJ-HOUDEN' en/of 'NOODUITGANG' zijn aangebracht met tenminste 8 centimeter hoge letters, volgens NEN 3011, uitgave 1986.

Artikel 4.8 Stoffering en versiering

1. Stoffering en versiering in vluchtwegen moeten vrijgehouden worden van spots en andere warm wordende apparatuur, waarvan de oppervlaktetemperatuur meer dan 80°C bedraagt.

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

17

2. De toegepaste bekledingsmaterialen in vluchtwegen moeten voldoen aan:
NEN 1775, uitgave 1991, Klasse T1 ten behoeve van vloeren;
NEN 6065, uitgave 1991, Klasse 2 ten aanzien van overige aankleding en versiering;
NEN 1722, uitgave 1986, en NEN 1722a (aanvulling op NEN 1722), uitgave 1988, Klasse niet gemakkelijk ontvlambaar ten aanzien van gordijnen;
NEN 6066, uitgave 1991, optische rookdichtheid < 2,2/m.

Artikel 4.9 Afval

Afval moet worden verzameld in veilig opgestelde goed af te sluiten containers van moeilijk brandbaar materiaal, voorzover de containers binnen het kamerverhuurpand zijn opgesteld.

Artikel 4.10 Opslag van materialen

Buiten de daartoe op de bij de exploitatievergunning kamerverhuurpand behorende tekening(en) aangegeven ruimten mogen in het kamerverhuurpand geen brandbare, brandbevorderende en bij brandgevaar opleverende stoffen aanwezig zijn.

Artikel 4.11 Periodieke controle

1. Tenminste eenmaal per jaar moet door een ter zake kundige het nodige onderhoud worden verricht en een controle worden gehouden op de reinheid en de goede werking van en zonodig gerepareerd, voor zover van toepassing, onderstaande voorzieningen:
brandslanghaspels;
draagbare brandblustoestellen;
telefooninstallaties;
sluitingsmechanisme van de zelfsluitende deuren;
noodverlichtingsinstallatie en vluchtwegaanduidingen (transparanten);
ontruimingsalarminstallatie;
beweegbare onderdelen van (nood-)uitgangen, vluchtrampen en vluchtadders.
2. De met controle belaste ambtenaren kunnen tijdstippen bepalen en de wijze aangeven waarop een en ander wordt beproefd.

Artikel 4.12 Doorlopend toezicht

1. Gedurende de tijd dat bewoners in een kamerverhuurpand aanwezig zijn, moet een voor de naleving van de exploitatievergunning kamerverhuur verantwoordelijk persoon aangewezen zijn die de aanwijzingen van de met controle belaste ambtenaren op eerste aanzegging uitvoert of doet uitvoeren.
2. Door of namens de vergunninghouder moet er doorlopend worden toegezien, dat voor zover van toepassing:
vluchtwegen, of aanduidingen daarvan (transparanten), goed zichtbaar zijn;
vluchtwegen goed bereikbaar zijn;
vluchtwegen en het als verlengstuk van de vluchtwegen aan te merken gedeelte van het aansluitend terrein, met de daarbij behorende deuren en (nood-)uitgangen, niet versperd zijn door obstakels;
vluchtwegen worden vrijgehouden van begroeiing, sneeuw en ijs;
(nood)verlichting goed functioneert;
telefoons goed bereikbaar zijn;
brandblusmiddelen goed bereikbaar zijn;
het sluiten van rook- en/of brandwerende deuren c.q. luiken niet wordt belemmerd en dat deze voortdurend gesloten zijn;
elektrische snoeren, stekkers en toestellen in goede staat verkeren;
geen brandgevaarlijke situaties ontstaan door onveilig gebruik van vuur, gas en/of elektrici-

Raadsvoorstel - Bouwverordening 2007 (Nr. 4.)

18

teit;

meldpunten ten behoeve van de ontruimingsalarminstallatie goed bereikbaar zijn;
gebreken direct worden hersteld.

Artikel 4.13 Brandveiligheidsinstructies

1. In een kamerverhuurpand moet de instructie 'Hoe te handelen bij brand' in overleg met de controle belaste ambtenaren te zijn opgehangen op iedere bouwlaag en nabij de hoofdtoegang.
2. De bewoners van een kamerverhuurpand dienen door of namens de vergunninghouder geïnstrueerd te worden in de voor hun geldende brandveiligheidsinstructies.

Motie projectmatig particulier opdrachtgeverschap

GROENLINKS



PvdA

SP

(4)

GRIFFIE	
reg.n.	GR07.1396737
ingek.	26 APR 2007
class.	-2.07.51
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

Motie

Betaalbare woningen in projectmatig particulier opdrachtgeverschap

De Raad van de Gemeente Groningen in vergadering bijeen op 25 april 2007 besprekend de collegebrief inzake de evaluatie Centrum voor Particuliere Bouw/werkwijze KUUB overweegt:

- Dat de bevordering van het particulier opdrachtgeverschap, met name het projectmatig particulier opdrachtgeverschap (PPO) een belangrijke doelstelling is in het volkshuisvestelijk beleid van de gemeente, en dat KUUB deze doelstelling op een uitstekende manier behartigt,
- Dat uit de evaluatie blijkt dat de realisering van deze doelstelling erg bemoeilijkt is geweest door de toewijzing van te weinig locaties, die vaak ook nog moeilijk te ontwikkelen waren,
- Dat deze toewijzing in het bijzonder de realisering van betaalbare woningen in PPO onder druk zet,
- Dat de realisering van betaalbare woningen in PPO wenselijk en mogelijk is,

verzoekt het College

- naast de genoemde doelstelling van ten minste 2 maal 25 woningen per jaar 50 woningen in projectmatig particulier opdrachtgeverschap te realiseren in de betaalbare sector,
- de Raad dit najaar een plan van aanpak te presenteren, waarbij de toewijzing van locaties een bijzonder punt van aandacht is,
- en jaarlijks de Raad te informeren over de vorderingen in de uitvoering van deze doelstellingen en de achtergronden daarvan,

en gaat over tot de orde van de dag.

Namens de fractie van de PvdA,
Ad Prins

Namens GroenLinks
Drewes de Haan

Namens de SP
Jasper Schaaf

Handwritten: 25/04/07

Motie KUUB

GRIFFIE	
reg.n.	GRO7.1396739
ingek.	28 APR 2007
class.	-2-07-51
te beh. door:	GR
kopje gez. aan:	

65

**STUDENT
EN STAD**



 **ChristenUnie**



SP

Motie Kuub

De raad bijeen op 25 april 2007 besprekende de collegebrief inzake de evaluatie Centrum voor Particuliere Bouw/werkwijze KUUB,

Overwegende:

- dat de bevordering van het particulier opdrachtgeverschap een belangrijke doelstelling is van het volkshuisvestelijk beleid van de gemeente waarbij de raad heeft besloten te zullen streven naar 30% particulier opdrachtgeverschap;
- dat de raad van mening is dat gezien deze doelstelling de orderportefeuille van KUUB veel meer dan tot nu moet worden gevuld;
- dat de capaciteit van KUUB om woningen te ontwikkelen tot nu toe onderbezet is geweest;
- dat KUUB in staat is om zeer betaalbare woningen in particulier opdrachtgeverschap in zowel het lagere als het iets hogere segment weet te realiseren;
- dat met de nieuwe grondexploitatiewet de gemeente een instrumentarium in handen krijgt waarbij veel beter sturing kan worden gegeven aan de (soort) woningontwikkeling.

Handwritten signature and date:
Hans van der ... 25/04/2007

Motie KUUB

Verzoekt het college,

De raad een strijdplan voor te leggen met de jaarlijkse ontwikkeling van woningen in particulier opdrachtgeverschap en het aandeel van KUUB daarin, waarbij een doorgroei in deze collegeperiode van in ieder geval 15 % particulier opdrachtgeverschap is voorzien, met een doorgroei naar 30% na deze collegeperiode.

VVD,
Betty de Boer
5

CDA,
Joop Vogel
9

D 66
Jetze Luhoff
9

SP
Janne Schouten
15

Student en Stad,
Finn van Leeuwen
1

Stadspartij,
Jacob Bolhuis
1

ChristenUnie,
David de Jong
12

Motie Groener Plein op Damsterdiegarage

GRIFFIE	
reg.nr.	GRO7.1396745
ingek.	26 APR 2007
class.	-2.07.51
beh. door:	GR
te gez. aan:	

6

GROENLINKS



SP.

MOTIE

Groener Plein op Damsterdiegarage

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op 25 april 2007, besprekend het voorstel inzake uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9),

overwegende dat

- de herinrichting van het Damsterdiep nieuwe kansen biedt voor een aantrekkelijk verblijfsklimaat;
- het concept Groen Structuurplan constateert dat er in Binnenstad Oost weinig groen aanwezig is;
- de voorgenomen inrichting van het plein op de Damsterdiegarage een stenige uitstraling heeft;

spreekt als zijn mening uit dat

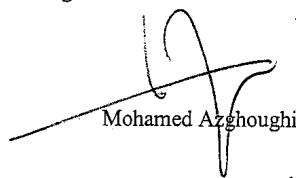
- enige vergroening van het toekomstige plein op de Damsterdiegarage wenselijk is, mede gezien het tekort aan groen in Binnenstad Oost en dit de verblijfskwaliteit verhoogt en de uitstraling vriendelijker maakt;

verzoekt het college om

- nadere voorstellen uit te werken voor de inrichting van de openbare ruimte op het Damsterdiep, waarbij de ruimte tussen de (informele) oversteek voor wandelaars en fietsers achter het gebouw van Nijestee ter hoogte van de Loppersumergang, en de westelijke voetgangersuitgang van de parkeergarage, aanzienlijk meer groen bevat dan in het huidige plan;
- de voorstellen te voorzien van een begroting;
- de mogelijkheden om een Kunst op Straat project op het plein te realiseren, met bijvoorbeeld water als thema in de voorstellen te betrekken;
- de voorstellen dit najaar aan de raad voor te leggen;

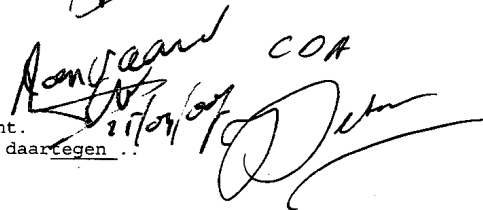
en gaat over tot de orde van de dag.


Hans-Paul Klijnsma


Mohamed Azghoughi


Michel Marion

De motie is ingetrokken / in stemming gebracht.
Voor de motie werden .. stemmen uitgebracht, daartegen ..
De motie is daarmee aangenomen / verworpen


Aanvaard COA
21/04/07

Raadsvoorstel - Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9.)

RAADSVOORSTEL:

2006-2007

Ons kenmerk: RO 07.1384020

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep.

Groningen,

Aan de raad,

In uw vergadering van 30 november 2005 heeft u het stedenbouwkundig plan "Damsterdiep weer Binnenstad" vastgesteld. Vooruitlopend op dat besluit heeft u in uw vergadering van 27 mei 2005 ons een krediet beschikbaar gesteld om te kunnen starten met de verdere uitwerking van het plan tot een bouwplan voor de garage en een inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan heeft u uw zorgen geuit over de nadelige effecten van de bouw op de ondernemingen aan het Damsterdiep. Tijdens de raadsbehandeling is door u een motie aanvaard, waarin u ons college vraagt om voor de bouw van de Damsterdiepgarage een voorstel aan de raad voor te leggen over de toepassingsmogelijkheden van een projectgebonden schaderegeling en de criteria waaronder nadeelcompensatie in deze regeling wordt verwerkt.

In dit voorstel zullen wij u informeren over de resultaten van onze voorbereidingen voor de uitvoering van het project en u een aantal besluiten voorleggen om de stap tot de daadwerkelijke uitvoering te kunnen zetten. Het onderliggende materiaal van dit voorstel treft u aan in de visietrommel.

De voorbereidende werkzaamheden.

Zoals u bekend werken we in dit project nauw samen met de woningcorporatie Nijestee die op het Damsterdiep zijn hoofdkantoor wil realiseren. Gezamenlijk en ieder voor zich wat zijn eigen aandeel betreft, hebben we inmiddels de bouwplannen op DO (definitief ontwerp) niveau gereed en inmiddels in procedure gebracht voor het verkrijgen van een bouwvergunning. Ook is het stedenbouwkundig plan wat betreft de openbare ruimte door ons verder uitgewerkt en in de inspraak gebracht. Parallel aan de bouwaanvraag lopen verzoeken aan het ministerie van VROM en de provincie voor het toekennen van hogere waarden in het kader van de Wet Milieubeheer. Voor het stedenbouwkundig plan is hiervoor al onderzoek verricht evenals naar de effecten op de luchtkwaliteit. Voor wat betreft de geluidhinder hebben we in de afgelopen periode aanvullend onderzoek laten verrichten.

Raadsvoorstel - Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9.)

2

Daarnaast hebben we meer inzicht gekregen in de uitvoeringsconsequenties en welke maatregelen daarvoor genomen moeten worden. Dit betreft onder andere de omleidingroutes gedurende de bouw, de fasering van de bouw en de gevolgen voor de bereikbaarheid van de panden aan en in de directe omgeving van het Damsterdiep. Dit laatste omvat naast bevoorrading van de ondernemingen ook het bewonersparkeren, zowel tijdens als na de bouw. Daar waar de algemene maatregelen tekort schieten is op individueel niveau overleg geweest met de betreffende ondernemer. Wij zullen dit overleg blijven voeren ook tijdens de bouw om naar bevind van zaken oplossingen te bieden.

Ook hebben wij een voorstel voorbereid voor een nadeelcompensatieregeling ten behoeve van ondernemers die ondanks de maatregelen toch onevenredige schade oplopen ten gevolge van de bouw.

Gedurende dit gehele traject van voorbereiding hebben wij gebruik gemaakt van een klankbordgroep waarin de besturen van de GCC en de Bewonersorganisatie Binnenstad Oost en individuele bewoners en ondernemers aan het Damsterdiep vertegenwoordigd zijn. Naast deze klankbordgroep is ook contact geweest met de winkeliersvereniging van de Nieuweweg en de klankbordgroep van ondernemers die door de GCC zelf is ingesteld. Ook heeft overleg plaatsgevonden met o.a. het OV-bureau over de busomleidingen en de definitieve routing na de bouw, de hulpverleningsdiensten en de nutsbedrijven.

Andere vormen van communicatie die we hebben gehanteerd zijn bewonersbrieven (aan bewoners, pandeigenaren, ondernemers) aan het Damsterdiep en de directe omgeving. Daarnaast hebben we een website opgezet voor dit project. Van de mogelijkheid om via dit medium vragen te stellen is veel gebruik gemaakt. Het informatieve gehalte van de website www.damsterdiep.groningen.nl is volgens gebruikers hoog. Wij hopen dat wij uw raad hiermee ook van dienst zijn.

Hierna zullen we nader op de verschillende onderdelen van de plannen ingaan.

Ontwerp

Het bouwplan voor de parkeergarage/het kantoor.

Het pleinafsluitend gebouw en deze ondergrondse garage met 545 parkeerplaatsen worden het beoogde visitekaartje van de stad op de aanrijroutes vanuit oostelijk Groningen. In de garage is veel aandacht besteed aan de psychologische aspecten: de gebruiksvriendelijkheid van de garage door de toepassing van schuinparkeren, de ondergrondse oriëntatie op de omgeving door toepassing van natuurlijk daglicht, variatie in hoogtes in de lange ruimtes, met zicht op de uitgangen. Deze in- en uitgangen zijn zowel voor voetgangers als de auto's bijzonder vormgegeven. Bij kwaliteit gaat het veelal om architectonische uitwerking, de architectonische geïntegreerde relatie bovengronds/ondergronds tussen garage en het kantoorgebouw, vormgegeven in een grote z.g. 'canyon', en het afwerkingsniveau, toepassing van hout in de afwerking van plafond en wanden om daarmee een binnenklimaat te creëren met een chique uitstraling. Daarnaast in de daglichttoetreding bij de uitgang Steentilstraat en bij het kantoorgebouw van Nijestee, de verlichting, de dienstruimte voor bemensing van de garage en de overige dienstverlening (bv. toiletten, stadsplattegrond met

Raadsvoorstel - Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9.)

3

stadsactiviteiten). Ook is gedacht aan een combinatie met andere functies. In het kantoorgebouw komt aan het plein een nieuwe horecafunctie met terras, in het voormalige busstation wordt de bestaande horecafunctie opgewaardeerd. In programmatische zin ontstaat er zo een grotere vervlechting van de stad en de parkeergarage; de parkeergarage wordt van meer betekenis voor de stad. Naast de minimale normen waaraan de parkeergarage moet voldoen is een z.g. 'pluspakket' meegenomen om de gewenste kwaliteit te realiseren. Bij het bouwplan en de inrichting van de openbare ruimte is rekening gehouden met de uitkomst van het onderzoek naar sociale veiligheid dat we hebben laten verrichten.

Het ontwerp van de openbare ruimte.

In het stedenbouwkundig plan is gekozen voor een verdeling van de verkeersstromen over de noord- en zuidzijde (zoals bij de Diepenring). Daartussen komt een multifunctioneel plein met een pleinafsluitend kantoorgebouw voor Nijestee dat tevens de overgang markeert tussen het verblijven in de binnenstad en de stad met de hoofdroutes daarbuiten. Onder het Damsterdiep komt een parkeergarage met in- en uitgangen voor voetgangers die aansluiten op de routes naar de Grote Markt, zijnde de Steentilstraat en de Nieuweweg. Het autoverkeer kan ter hoogte van de Oostersingel de garage in-/uitrijden. Ter ondersteuning en om de samenhang met de (water)historie en de rest van het Damsterdiep te benadrukken is op het Damsterdiep voorzien in een bomenrij aan de noordzijde en een dubbele rij bomen ter hoogte van het kruispunt met de Europaweg.

Vooruitlopend op de toekomst is in het ontwerp rekening gehouden met de mogelijke aanleg van een tracé voor hoogwaardig openbaar vervoer. Concreet zou dat kunnen resulteren in een tramtracé in beide richtingen aan de noordzijde van het plein. Besluitvorming hierover moet uiteraard nog plaatsvinden.

Detailering en het gebruik van inrichtingselementen.

Materialen.

Voor het plein is gekozen voor een gebakken steen (waalformaat) uit oogpunt van duurzaamheid, beheer en kleur. De voorkeur gaat uit naar een bordeauxrode steen gecombineerd met een zachtroze steen voor accenten. Een brede roze granietband dient als begrenzing van het plein.

In de rijbaan komt asfalt met geluidreducerende eigenschappen. Plaatselijk (m.n. in de bochten) zal een traditionele oplossing nodig zijn uit oogpunt van beheer en onderhoud.

In de trottoirs komt dezelfde steen als in het plein, maar geen roze accentsteen.

Laden en lossen, parkeren en stallen.

Aan de noordzijde komt een bomenrij met daartussen de mogelijkheid om te laden en lossen en is er ruimte gereserveerd voor het stallen van fietsen. Parkeren is mogelijk in de parkeergarage. Onder het kantoorgebouw is ruimte voor bevoorrading.

Verlichting.

De grootste kwaliteit die momenteel te vinden is op het Damsterdiep is aanwezig in de vorm van prachtige neonreclames op individuele panden. Deze ondersteunen perfect de overgang van buiten naar binnen. De verwachting is dat de geschubde huid van het

Raadsvoorstel - Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9.)

4

kantoorgebouw en de uitstraling van de onderste lagen van het gebouw daar ook een positieve bijdrage aan zal leveren. Wat betreft de openbare verlichting (type, kleur, armatuur) wordt aangesloten bij de keuzes die in de binnenstad zijn gemaakt.

Monoliet.

De in-/uitgang Steentilstraat is vergaand uitgewerkt. De architectuur van dit deel van de garage en de inrichting van het plein zijn als een geheel uitgewerkt. Dit komt tot uitdrukking in de materialisering (zelfde steen als het plein) en de functionele betekenis, een zit/kijkelement gericht op activiteiten op het plein, zoals dans, een waarschijnlijke invulling van een deel van het kantoorgebouw.

Openbaar vervoer.

Aan beide zijden van het plein komt een halte voor de bus. Op het plein wordt een voorziening voor wachten en verblijven gerealiseerd (lange bank). De bus rijdt met het overige verkeer mee en kan niet voor de nieuwbouw langs naar de Oostersingel. Het UMCG wordt aangedaan via de Petrus Campersingel. Op het Hanzeplein wordt een circuit mogelijk gemaakt om de nieuwe relatie met de Euroborg en de park en pendel te onderhouden.

Fietsverkeer.

In het stedenbouwkundig plan is duidelijk gekozen voor een ander ruimtelijk (plein) en verkeerskundig concept (éénrichtingverkeer). Een plein met aan beide zijden een verkeersstroom, begrensd door een nieuw kantoorgebouw met daaronder de entree tot een parkeergarage heeft consequenties in vergelijking met de huidige situatie. In het voorliggende ontwerp is er voor gekozen om het aantal kruisende bewegingen in noord-zuidrichting (Oostersingel - Oosterhavenstraat) tot een minimum te beperken uit oogpunt van veiligheid en doorstroming. Dit heeft vooral consequenties voor de bus en het kruisende fietsverkeer.

Voor fietsers zijn drie mogelijkheden tot oversteken in het ontwerp opgenomen. Vanaf de Oosterkade is een oversteek mogelijk richting Schuitendiep/Steentilstraat. Een informele route is mogelijk via het plein ter hoogte van de Loppersumergang. Bij de verkeerslichten met de Europaweg is een fietspad voorgesteld dat in beide richtingen kan worden bereden. Vanaf de Steentilbrug loopt de verbinding met het UMCG per fiets via het Schuitendiep/de Tuinstraat of via de zuidzijde van het plein en de Steentilkade.

Aangezien de fietsroute over het Damsterdiep een belangrijke fietsroute door de stad is, hebben we ervoor gekozen afzonderlijke fietsstroken aan te brengen aan de noord- en zuidzijde van het plein (het gedeelte tussen de Oostersingel en het Schuitendiep). Tussen de Oosterhavenstraat/Oostersingel en het kruispunt worden vrijliggende fietspaden opgenomen/gehandhaafd.

De aanleg van fietsstroken is goed mogelijk binnen het aangegeven wegprofiel. Er dient wel rekening te worden gehouden met het feit dat op een fietsstrook parkeren en laden/lossen niet is toegestaan. De mogelijkheid voor laden en lossen is van belang voor de ondernemers op het Damsterdiep.

Raadsvoorstel - Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9.)

5

Aan de noordzijde van het Damsterdiep is het mogelijk om laden en lossen op het trottoir te regelen tussen de geprojecteerde bomen. Wel moet de fietsstrook een keer onderbroken worden voor een haltesituatie voor de bus.

Vanwege de beperkte ruimte op het trottoir aan de zuidzijde van het plein is het creëren van laad- en losstroken hier minder eenvoudig omdat dit ten koste gaat van de door-gang van voetgangers. Achterbevoorrading via de Lijnbaanstraat is in een incidenteel geval mogelijk. De mogelijkheden voor laden en lossen zijn dus erg beperkt. Om die reden heeft de GCC bedenkingen bij ons en bij uw raadscommissie Beheer en Verkeer kenbaar gemaakt tegen onze inspraakversie voor het plein. Wij hebben toen aan-gegeven, dat we met de betrokken ondernemers in overleg zouden treden om te bezien of er aanvaardbare oplossingen te vinden zijn met behoud van de fietsstrook. Dit overleg heeft plaatsgevonden met de GCC en de door hem geformeerde klankbord-groep van ondernemers aan het Damsterdiep. Alle betrokkenen hebben dit overleg als constructief ervaren. De mogelijkheden die zijn besproken en die als alternatief kunnen dienen zijn naar de mening van de GCC en de klankbordgroep van onder-nemers echter onvoldoende. Wij zijn dan ook niet tot een voor alle partijen aanvaard-bare oplossing gekomen. Het standpunt van de GCC namens de betrokken onder-nemers treft u aan in de visietrommel. Hoewel als suboptimaal door de ondernemers ervaren, stellen wij u voor om op twee plekken het trottoir aan de zuidzijde te voor-zien in een laad- en losstrook.

Groen.

De huidige monumentale plataan bij het Damsterdammertje blijft gehandhaafd. De platanen die nu op het gedeelte staan waar de bouwput voor de garage is geprojecteerd, worden verplant. Voor de nieuwe aanplant is gekozen voor de linde. Het plein wordt aan de noordzijde begeleid door een bomenrij, bestaande uit gekandelaberde lindes. De omvang van de kroon blijft hierdoor beperkt. Aan de zuidzijde ter hoogte van de bestaande parkeerplaatsen wordt een nieuw groengebied aangelegd met een dubbele bomenrij als voorzetting van de structuur verderop aan het Damsterdiep in oostelijke richting.

Inspraak.

Het ontwerp van de openbare ruimte heeft van 18 september tot en met 13 oktober ter visie gelegen. Ook is het onderdeel geweest van de overall presentatie van de ontwikkelingen aan het Damsterdiep op de inloopbijeenkomst op 26 september jl. Tijdens deze bijeenkomst zijn vragen van bezoekers beantwoord en is men in de gelegenheid gesteld om zienswijzen te noteren. Ook is schriftelijk gereageerd op de stukken. Voor een overzicht van de reacties en ons standpunt daarover verwijzen we u naar het bijgevoegde inspraakrapport.

Maatregelen.

Geluidhinder.

De verzoeken om hogere waarden vast te stellen zijn inmiddels ingediend. Als onderlegger voor dit verzoek hanteren we de resultaten van onderzoek dat in onze opdracht is verricht. Deze onderzoeken hebben in beeld gebracht in welke gevallen wij maatregelen aan de gevels moeten treffen om in de toekomst het binnenniveau binnen de norm te houden. Op verzoek van de klankbordgroep zetten we ons in voor het

Raadsvoorstel - Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9.)

6

uitvoeren van de betreffende maatregelen voor de aanvang van de bouw. Daarmee zijn de maatregelen ook van nut voor de geluidsproductie van de bouwactiviteiten.

Bereikbaarheid van de omgeving: omleidingsroutes.

Gedurende de bouwactiviteiten, die in totaal zeker 29 maanden zullen duren, is het Damsterdiep vanaf 1 oktober volledig gestremd. Daaraan voorafgaand vinden de werkzaamheden voor het verleggen van de kabels en leidingen plaats. Deze werkzaamheden starten 29 mei. Dit zal gedurende kortere perioden tot (gedeeltelijke) stremmingen leiden waarvoor tijdelijke omleidingsmaatregelen worden getroffen. Voor de langdurige en volledige stremming vanaf 1 oktober zullen permanente omleidingsroutes worden gecreëerd. Voorkomen moet worden dat het verkeer in en uit de binnenstad vast gaat lopen.

De routes zullen definitief worden vastgesteld vlak voor de start van de bouw op basis van wat dan bekend is over andere wegwerkzaamheden in de stad.

Bereikbaarheid Damsterdiep: gefaseerde oplevering.

Bij de behandeling van het stedenbouwkundig plan is door ons al aangegeven, dat een fasering van de bouw van de garage in afzonderlijke delen alleen mogelijk is tegen aanzienlijke kosten en grotere risico's. Wat inmiddels wel beter in beeld is gekomen, is hoe de doorloop van de bouw zich gaat voltrekken. We gaan er nu vanuit, dat het Damsterdiep eerst gedeeltelijk (verleggen kabels en leidingen) en vervolgens geheel (opbreken verhardingen etc.) wordt afgesloten voor al het doorgaande autoverkeer. De periode van totale afsluiting duurt minimaal 23 maanden in plaats van drie jaar. Dit kan een half jaar langer duren als dit vanwege de omvang van de bouwplaats van het kantoorgebouw noodzakelijk is. Vooralsnog houden we met dit laatste rekening. Dat betekent een totale afsluiting voor doorgaand autoverkeer van 29 maanden, dus bijna 2,5 jaar.

Gedurende de periode van totale afsluiting zal de openbare ruimte (het plein) gefaseerd vrijgegeven worden. Het eerste gedeelte na 9 maanden en het tweede gedeelte na 18 maanden. Dit gedeelte is dan weer toegankelijk vanaf de Steentilbrug voor autoverkeer in de vorm van bevoorradingsverkeer en (bewoners)parkeren. In totaal is dit gedeelte van het Damsterdiep dus circa 1,5 jaar niet bereikbaar voor autoverkeer.

Bereikbaarheid individuele panden.

Tijdens de gehele bouwperiode zal de directe bereikbaarheid van de panden worden gewaarborgd. Aan weerszijden van het Damsterdiep blijven looproutes in stand. Wel zullen er momenten zijn van enige hinder, vooral tijdens het verleggen van de kabels en de leidingen. Met diverse ondernemers is al gesproken over specifieke maatregelen die nodig zijn met het oog op bevoorrading en afvoer van goederen. Dit overleg met bewoners en ondernemers over individuele oplossingen is een continue proces tijdens de bouw. De situatie op dat moment, voor zover nu nog niet voorzien, is bepalend voor de oplossingen die dan geboden moeten worden.

Parkeren bewoners/bedrijven gedurende en na de bouw.

Er is een aantal oplossingsrichtingen voor het parkeren door bewoners tijdens de bouwfase opgesteld. Deze opties hebben wij ter inzage gelegd in de visietrommel. Deze zijn in de klankbordgroep besproken.

Raadsvoorstel - Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9.)

7

De klankbordgroep heeft als eerste voorkeur optie 4 en mocht er niet genoeg parkeergelegenheid zijn om deze dan aan te vullen met optie 1.

Optie 4: Eiland (exclusief) belanghebbendenparkeren.

- Omzetten van kortparkeerplaatsen in belanghebbendenparkeren.
- Waarschijnlijk een ideaal model voor bewoners (loopafstand).
- Aanpassing verordening.
- Consequentie voor bezoekers van ondernemers: (loopafstand, bezoekerspassysteem uitwerken.)

Optie 1: Parkeren bij de burens (Damsterbuurtje).

- Uit nader onderzoek is gebleken dat hier fysiek voldoende ruimte bestaat.
 - Communicatie met bewoners Damsterbuurtje noodzakelijk.
 - Tarief overeenkomstig schilparkeren (45 euro per jaar).
 - Wijziging parkeerverordening.
 - Loopafstand acceptabel en oversteekvoorzieningen (vri, tunnel) en sociaal veilig.
- Van de zijde van de GCC wordt opgemerkt dat de klanten van de ondernemers op het Eiland ook moeten kunnen parkeren.

De klankbordgroep stelt zich op het standpunt om eerst niets extra's te regelen. Door de situatie tijdens de bouw zullen minder mensen op het Eiland parkeren. Hierdoor ontstaat automatisch ruimte voor bewonersparkeren. Achteraf kan er alsnog worden afgebakend (eerst optie 4 en als dat niet toereikend is, optie 1).

In enkele bijzondere individuele gevallen wordt tijdens de bouw een oplossing op maat voorgesteld.

Na de bouw van de parkeergarage herstelt de situatie zich in een verhouding die lijkt op de huidige situatie, waarbij er sprake is van 40% bewonersparkeren en 60% kortparkeren op straat. De compensatie van het parkeren zoals dat nu plaatsvindt op het Damsterdiep kan worden gevonden in intensivering van het gebruik van de resterende parkeerplaatsen op het Eiland en door middel van abonnementen in de nieuwe parkeergarage.

In de nieuwe situatie is voor de bewoners feitelijk sprake van een vermindering van 120 parkeermogelijkheden op straat, die nu nog vallen onder het regime van parkeervergunningen. Wij willen de bewoners van Binnenstad-Oost in dit opzicht graag tegemoet komen. Wij stellen u voor om alle bewoners van Binnenstad-Oost, die op 1 januari van het jaar van oplevering beschikken over een parkeervergunning, de mogelijkheid te bieden om tegen buurtstallingtarief gebruik te maken van de garage.

Nadeelcompensatie.

Wij sluiten niet uit, dat de plannen voor het Damsterdiep in individuele gevallen tot schade kan leiden. Voor de verschillende vormen van schade kunnen gedupeerden de veroorzaker aansprakelijk stellen. Voor twee vormen van schade is dit redelijk helder: de planschade ten gevolge van de wijziging van het bestemmingsplan en de schade die het gevolg is van de bouwactiviteiten. Voor de planschade is de gemeente aanspreekbaar. Voor de bouwschade is ook de gemeente als opdrachtgever aansprakelijk.

Raadsvoorstel - Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9.)

8

Op uw verzoek hebben wij een voorstel voor een schadevorm die over het algemeen verloopt via de gang naar de rechter. Ook in dit geval wordt de gemeente aangesproken. Het betreft hier inkomensschade ten gevolge van de bouwactiviteiten en die uitgaat boven het normaal maatschappelijk risico. Over het algemeen gaat het hier om schade die pas na verloop van tijd optreedt en aan te tonen is. De wet biedt over de vaststelling en omvang van de schade en de mate waarin de gemeente hierop aangesproken kan worden, nauwelijks aanknopingspunten. In de praktijk blijkt dan ook dat overeenstemming hierover niet snel tot stand komt en dat vrijwel altijd de rechter een uitspraak moet doen. De uitkering vindt dan ook plaats lange tijd nadat de schade is geleden. Voor ondernemers kan dan de toekenning van de vergoeding te laat komen waardoor de continuïteit van de onderneming op het spel kan komen te staan. Evenals uw raad zijn wij van mening dat dit voor het project Damsterdiep een te vergaande consequentie met zich mee zou brengen. Om die reden hebben we het onderzoek naar de toepassing van een projectgebonden regeling aangekondigd bij het aanbieden van het concept-stedenbouwkundig plan. U heeft besloten dat dit onderzoek moet uitmonden in een concreet voorstel in uw richting. Dit voorstel treft u hierbij aan in de vorm van een verordening met een daarbij behorende toelichting.

De huidige planschadecommissie zal de adviezen in onze richting verzorgen op dit terrein. De commissie wordt voor de claims voor nadeelcompensatie uitgebreid met een deskundige die door de GCC is voorgesteld. Voordeel van deze constructie is dat eventuele onduidelijkheid over of er nu sprake is van planschade of inkomensschade de vraag altijd bij het juiste "loket" komt.

Wij stellen u voor om bijgaande verordening vast te stellen.

Financiën.

Inleiding.

In dit project vervult de gemeente een dubbelrol: enerzijds kaderstellend met de toepassing van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en andere wetten en anderzijds als projectontwikkelaar en exploitant van de parkeergarage. Daarnaast vervullen wij een uitvoerende rol vanuit onze verantwoordelijkheid voor de openbare ruimte.

Wij werken hier dan ook met twee verschillende exploitaties die in principe gescheiden zijn van elkaar: de grondexploitatie en de vastgoedexploitatie (parkeerexploitatie). De enige verbinding tussen beide exploitaties is de grondwaarde van beide vastgoedobjecten (parkeergarage en kantoor) die als opbrengst in de grondexploitatie zijn ingevoerd.

Grondexploitatie.

De grondexploitatie omvat alle kosten die nodig zijn om bouwrijpe grond te leveren voor het vastgoed en om de openbare ruimte opnieuw in te richten. Onder deze kosten worden ook begrepen de kosten die gemaakt worden in het kader van schadevergoedingen e.d. De opbrengsten bestaan uit de inkomsten van de grondverkoop ten behoeve van het vastgoed. De kosten en opbrengsten leiden tot een exploitatieresultaat die negatief, neutraal of positief kan zijn. In het eerste geval zal het tekort via andere bijdragen moeten worden afgedekt. In het laatste geval zal uw raad besluiten over de aanwending van het resultaat.

Raadsvoorstel - Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9.)

9

Parkeerexploitatie.

De parkeerexploitatie omvat alle kosten die nodig zijn om het vastgoed te realiseren en operationeel te maken en te houden. Dit laatste betekent dat ook de exploitatie-lasten gedurende de exploitatieperiode zijn verdisconteerd. Aan de opbrengstenkant rekenen we met de inkomsten van de parkeergelden. Ook deze exploitatieberekening levert een resultaat aan het eind van de exploitatieperiode.

Conclusie financiële haalbaarheid.

Beide berekeningen hebben wij in de visietrommel voor u ter inzage gelegd. De parkeerexploitatie is inclusief de verwachte grondwaarde sluitend. De grond-exploitatie laat echter een tekort zien van circa € 3,5 miljoen. In de gemeentebegroting 2007 bent u hierover door ons al geïnformeerd. Wij hebben toen aangekondigd nog met een raadsvoorstel te komen waarin we terugkomen op deze problematiek. In de gemeentebegroting 2007 is hiervoor 1 miljoen euro gereserveerd. We stellen nu voor deze 1 miljoen euro beschikbaar te stellen. Het resterende tekort van 2,5 miljoen euro dekken we door een onttrekking aan de reserve grondzaken. Bij de behandeling van de gemeenterekening 2006 komen we terug op de positie van de reserve grondzaken. Indien u kunt instemmen met de nu door ons voorgestelde dekking, dan kunnen we concluderen dat de ontwikkeling aan het Damsterdiep financieel/economisch haalbaar is.

Betrokken dienst(en)	: RO/EZ					
Naam voorstel	: Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep					
Besluitvorming (orgaan + datum + nummer)	: Raad					
Incidenteel / Structureel	: Incidenteel					
Soort wijziging	: Exploitatie					
				Dotatie	Onttrekking	
Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	- Reserve	+ Reserve	Saldo
7.06 Parkeerbedrijf	1.000.000	0	-1.000.000			-1.000.000
9.03 BSD: Concerntelposten (inc 2007 / Damsterdiep)	-1.000.000		1.000.000			1.000.000
7.06 Parkeerbedrijf	2.500.000	0	-2.500.000			-2.500.000
7.07 Bedrijventerreinen / kantoren	0		0		2.500.000	2.500.000
Totalen begrotingswijziging	2.500.000	0	-2.500.000	0	2.500.000	0

Incidenteel / Structureel	: Incidenteel					
Soort wijziging	: Investering					
				Dotatie	Onttrekking	
Financiële begrotingswijziging 2007	Lasten	Baten	Saldo	- Reserve	+ Reserve	Saldo
7.06 Parkeerbedrijf (grondexploitatie Damsterdiep)	8.008.000	0	-8.008.000			-8.008.000
7.06 Parkeerbedrijf (vastgoedexploitatie Damsterdiep)	32.397.000	0	-32.397.000			-32.397.000
Totalen begrotingswijziging	40.405.000	0	-40.405.000			-40.405.000

Risico's.

In ons voorstel aan uw raad voor de vaststelling van het stedenbouwkundig plan hebben we u inzicht gegeven in de risico's die met deze ontwikkeling annex zijn. We zullen deze risico's opnieuw beoordelen aan de hand van de huidige stand van zaken.

Risico (november 2005)	Maatregel
------------------------	-----------

Raadsvoorstel - Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9.)

10

<p>Stijging bouwkosten als gevolg van vertragingen door planologische procedures. Uitgaande van een inflatiecorrectie van 2,5% kunnen de bouwkosten per jaar uitstel van € 750.000,- meer bedragen. Daar tegenover staat wel weer hogere bespaarde rente door de uitgestelde investeringen, zodat dit risico als beperkt mag worden verondersteld.</p>	<p>Weerstand in een vroeg stadium onderkennen en hierop inspelen. Proactief werken. Signalering via klankbordgroep en andere communicatielijnen.</p>
<p>Noodzaak voor Nijestee om op korte termijn een hoofdkantoor te realiseren betekent dat uitstel van de realisatie van de parkeergarage de samenwerking met Nijestee onder druk kan zetten. Daarmee wordt een deel van de exploitatie van de parkeergarage (60 van de 545 plaatsen) onzeker, terwijl tevens grond-opbrengsten worden gemist als Nijestee haar hoofdkantoor niet op het Damstereiland kan realiseren, welk nadeel is te kwantificeren op € 1 - € 1,5 miljoen. Wel kan dan uiteraard worden onderzocht of een derde in plaats van Nijestee kan worden geïnteresseerd voor kantoorbouw. Voorts zal op onderdelen nieuwe planvorming moeten plaatsvinden.</p>	<p>Er wordt nauw samengewerkt met Nijestee en we gaan gelijk op in de procedures. Gezien het stadium van voorbereiding en de reeds geïnvesteerde tijd en kosten ligt het niet in de rede dat Nijestee afhaakt, ook niet bij eventuele tegenslagen onderweg. Nijestee heeft inmiddels samen met de gemeente de bouwaanvraag ingediend.</p>
<p>Gestegen kosten door aanpassing van de ruimte tussen bebouwing en rooilijn. In de huidige opzet bedraagt aan de zuidwestzijde op het smalste deel van het Damsterdiep circa 3,5 m¹ en aan de noordzijde 5 m¹. Er wordt nog onderzoek verricht naar de mogelijkheid deze ruimte te vergroten tot respectievelijk 4,5 m¹ en 6 m¹ met instandhouding van het aantal plaatsen. Dit dient gerealiseerd te worden via een andere indeling van de parkeergarage, waarbij het streven er op gericht is dit zo veel mogelijk binnen de bestaande budgetten te realiseren.</p>	<p>De garage is versmald door de toepassing van schuinparkeren. Dit betekent dat ook de bouwput smaller wordt en daarmee de bereikbaarheid van de panden groter. De overspanningen in de lengte van de parkeergarage zijn door het schuinparkeren groter geworden.</p>
<p>Voor de verkeersmaatregelen moeten de omleidingsroutes nog worden bepaald. Een gedetailleerde onderbouw c.q. kwantificering van de kosten is nog niet te maken. Vooralsnog is ruim € 1 miljoen (exclusief BTW) hiervoor gereserveerd, zonder dat op dit moment kan worden aangegeven of dit toereikend is.</p>	<p>De omleidingsroutes zijn inmiddels al bepaald. Vooralsnog lijken de kosten hiervan te passen binnen het geraamde budget.</p>

Raadsvoorstel - Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9.)

11

<p>Saneringskosten. Deze zijn geraamd door de Milieudienst op basis van een voorlopig onderzoek en globale gegevens van de aanwezigheid van oude kademuren en funderingen. In het voorbereidingstraject zal door vervolgonderzoek de omvang van het te saneren deel worden vastgelegd.</p>	<p>De ISV-bodembijdrage is verhoogd naar 50%. Inmiddels is het saneringsplan opgesteld en is de kostenraming getoetst. Kosten sanering door vervuiling zijn nagenoeg gelijk gebleven. Er hoeven wat minder kademuren worden gesloopt, maar daar tegenover staan meer kruisingen van damwanden en kabels en leidingen met bestaande kademuren. M.a.w. onderlinge verschuivingen van kostenposten. Met BP is een afkoopsom overeengekomen.</p>
<p>Archeologisch onderzoek. Deze zijn nu geraamd op (exclusief BTW) rond € 400.000,--. Afhankelijk van wat aangetroffen wordt bij de bouw kunnen deze kosten significant hoger uitvallen. Daarbij moet opgemerkt worden dat volgens interne informatie voor zover bekend geen gedegen historische studie van het gebied aanwezig is over aanleg, veranderingen, verbetering en demping van het Damsterdiep. In een vervolgfase zal een meer gedetailleerd onderzoek plaatsvinden. Mede gelet op eerdere vondsten bij de bouw van het AZG (nu: UMCG) wordt het waarschijnlijk geacht dat zeker aan de oostflank van het bouwterrein archeologische (nieuwe) vondsten gedaan zouden kunnen worden.</p>	<p>Er is voor zowel voor de Grote Markt als voor dit project in totaal € 1 miljoen beschikbaar voor archeologisch onderzoek. Het bedrag van € 400.000,-- zal niet worden overschreden en is in principe als maximum te beschouwen.</p>
<p>Verleggen kabels en leidingen door nutsbedrijven. Mocht door de rioolwerkzaamheden het hoofdriool langer dan 8 uur buiten bedrijf zijn dan kunnen schadeposten c.q. claims ontstaan.</p>	<p>Intensief overleg met de nutsbedrijven over de aanpak van het werk en afstemming met de eigen werkzaamheden.</p>

Raadsvoorstel - Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9.)

12

Door de bouw van de parkeergarage kunnen planschadeclaims ontstaan, mede door het met de bouw samenhangende bereikbaarheidsprobleem. Door uitgekiend te bouwen wordt dit risico als gemiddeld beschouwd. Wel is de Stichting SAOZ (Rotterdam), een in planschadeclaims gespecialiseerd bureau, ingehuurd om te onderzoeken of potentiële risico's in het kader van planschade (waardevermindering van onroerend goed, artikel 49 WRO) kunnen bestaan dan wel of nadeelcompensatie vanwege onevenredige overlast c.q. inkomensderving voor ondernemers gedurende de bouwperiode aan de orde kan zijn. Via het instellen van een klankbordgroep voor ondernemers en inwoners wordt getracht de belanghebbenden tijdig bij het proces te betrekken.	Planschadeclaims zijn benoemd en afgedekt in de grondexploitatie. Weerstand in een vroeg stadium onderkennen en hierop inspelen. Proactief werken. Signalering via klankbordgroep en andere communicatielijnen. Ook via de klankbordgroep van ondernemers (GCC). Waar nodig vindt overleg plaats met betrokkenen (m.n. ondernemers) op individueel niveau. Dit heeft al een goed inzicht gegeven in de knelpunten en de wijze waarop deze kunnen worden opgelost. De klankbordgroep blijven betrekken bij uitvoering en individuele problemen die nu nog niet manifest zijn tijdens de uitvoering oplossen. Een moeilijk in te schatten financieel risico blijft de uitvoering van de nadeelcompensatieregeling. Ondanks de verkennende gesprekken die zijn gevoerd met ondernemers blijft het moeilijk om te voorspellen of het gereserveerde budget toereikend is. Om olopende kosten voor te zijn zal dit budget ook ingezet worden voor preventieve maatregelen en oplossingen (individueel of generiek) voor knelpunten die een negatieve invloed op de omzet hebben.
Schade aan omliggende bebouwing wordt door middel van een CAR-verzekering afgedekt.	Inventarisatie van de panden/funderingen bestaande bouw is verricht. Bij de toe te passen bouwmethode wordt hiermee rekening gehouden.
Vertraging door onverwachte gebeurtenissen tijdens de uitvoering.	Blijven vooruitzien om verrassingen zo veel als mogelijk te voorkomen. Blijven informeren van en communiceren met de omgeving.
Toegevoegd risico	Maatregel
Uitkomst van diverse procedures van bezwaar en beroep bij het verzoek om hogere waarden en de bouwaanvraag. Kan leiden tot bouwstop.	In het voortraject de nodige zorgvuldigheid in acht nemen. Juridisch advies bij beoordelen bezwaren op houdbaarheid in vervolgproudures.
Aanbestedingsresultaat.	Second opinion is uitgevoerd. Leek positief. De markt is de afgelopen periode echter sterk gewijzigd. De aanbesteding loopt inmiddels.

Planning

Aan de hand van de nu lopende procedures en in de verwachting dat u kunt instemmen met de uitvoering van de werkzaamheden, gaan wij er vanuit, dat we begin juni 2007 starten met de werkzaamheden door het verleggen van de kabels en de leidingen. De daadwerkelijke start van de bouw van de garage vindt dan vlak na de bouwvak plaats.

Raadsvoorstel - Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep (Nr. 9.)

13

Wij denken dat op deze wijze het totale project in het 1^e kwartaal van 2010 gerealiseerd is.

Besluit.

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

- I. kennis te nemen van de inspraakrapportage over het inrichtingsplan voor de openbare ruimte van het Damsterdiep;
- II. kennis te nemen van de reactie van de GCC op het overleg over de laad- en losproblematiek aan de zuidzijde van het plein;
- III. het inrichtingsplan voor de openbare ruimte van het Damsterdiep vast te stellen;
- IV. het bouwplan voor de parkeergarage op het Damsterdiep vast te stellen;
- V. de exploitatiebegroting Damsterdiep vast te stellen;
- VI. voor de grondexploitatie, na verrekening met de reeds verstrekte planvoorbereidingskredieten, een taakstellend uitvoeringskrediet ter beschikking te stellen van € 8.008.000,--, inclusief rente, inclusief prijsstijgingen en exclusief BTW;
- VII. het tekort van € 3.500.000,-- op de exploitatiebegroting voor € 1.000.000,-- te dekken uit incidenteel nieuw beleid 2007 en voor € 2.500.000,-- uit de bestemmingsreserve grondzaken;
- VIII. de vastgoedexploitatie Damsterdiep vast te stellen;
- IX. voor de vastgoedexploitatie, na verrekening met de reeds verstrekte planvoorbereidingskredieten, een uitvoeringskrediet ter beschikking te stellen van € 32.397.000,-- prijspeil 2006, inclusief rente, exclusief prijsstijgingen en exclusief BTW;
- X. de gemeentebegroting 2007 dienovereenkomstig te wijzigen;
- XI. de bewoners van Binnenstad Oost die op 1 januari van het jaar van oplevering van de parkeergarage beschikken over een parkeervergunning, de mogelijkheid te bieden om tegen buurtstallingstarief gebruik te maken van de garage;
- XII. de verordening betreffende de nadeelcompensatieregeling Damsterdiepgarage gemeente Groningen 2006 vast te stellen;
- XIII. het benoemingsbesluit voor de leden van de commissie ter uitvoering van de nadeelcompensatieregeling vast te stellen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsbesluit inzake Muziekcentrum Groningen. (nr. 11)

25 april 2007.
Nr. 11.
Muziekcentrum Groningen.

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 april 2007 (bijlage raadsverslag nr. 11);

HEEFT BESLOTEN:

een borgstelling van € 50.000,-- beschikbaar te stellen aan het Muziekcentrum Groningen.

Gedaan te Groningen ter openbare raadsvergadering van 25 april 2007.

De griffier, De voorzitter,

D.H. Vrieling.

J. Wallage.

Raadsvoorstel - Muziekcentrum Groningen. (Nr. 11.)

RAADSVOORSTEL:

2006-2007

Ons kenmerk: OS 07.1392910.

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Muziekcentrum Groningen.

Groningen,

Aan de raad,

Op 19 februari 2003 ontvingen wij van het Muziekcentrum Groningen (MCG) een verzoek om steun bij het oprichten van een Muziekcombinatiegebouw. Het MCG wilde in de stad Groningen een gebouw aankopen om daar repetitieruimtes voor zowel koren, bands als solisten te realiseren. In 2003 hebben wij uw raad geadviseerd geen krediet, noch een subsidie ter beschikking te stellen. De reden was dat we beleidsmatig geen aanleiding zagen om een bijdrage te leveren aan de realisatie van het initiatief. Vervolgens heeft de raad op 28 april 2004 een motie aangenomen, waarin gevraagd wordt om onder bepaalde voorwaarden een borgstelling van maximaal € 50.000,-, te verlenen als garantstelling voor een door het MCG aangevraagde kredietfaciliteit bij een bank. Het verlenen van een borgstelling is een bevoegdheid van de raad. Wij leggen u daartoe bijgaand raadsvoorstel voor.

Borgstelling.

Naar aanleiding van deze motie hebben wij het Muziekcentrum bericht dat we bereid zijn een borgstelling te verlenen als voldaan is aan de volgende voorwaarden:

- dat andere partijen bereid zijn gevonden om een kredietfaciliteit te verstrekken met een minimale omvang van € 150.000,- tegen normale bancaire voorwaarden inclusief het staatsgegarandeerde krediet;
- dat een door externen beoordeeld onderzoek naar het ondernemingsplan positief uitvalt.

In de motie staat verder dat de borgstelling in drie jaar tijd moet teruglopen van € 50.000,- naar € 0,-.

Het MCG heeft voldaan aan de eerste voorwaarde. MCG heeft geactualiseerde informatie over de financiering van het Muziekcentrum BV verstrekt, met informatie over de kredietfaciliteiten die door andere partijen wordt verstrekt. Tevens is door LTC Bedrijfsadvies in opdracht van het Muziekcentrum een rapport opgesteld. De conclusie van het adviesrapport luidt dat er sprake is van een levensvatbaar bedrijf.

Raadsvoorstel - Muziekcentrum Groningen. (Nr. 11.)

2

Deze informatie is eind november 2006 bij de gemeente binnengekomen. Vervolgens hebben wij, conform de motie, een externe partij het ondernemingsplan van MCG laten beoordelen. Dit externe advies hebben wij begin maart 2007 ontvangen. Inmiddels heeft het Muziekcentrum een gebouw in de Ulgersmaborg gehuurd. Momenteel worden de nodige aanpassingen verricht.

Samenvatting ondernemingsplan Muziekcentrum Groningen.

Het verhuren van oefen- en lesruimtes vormt de core business van het Muziekcentrum Groningen. In totaal worden twaalf geventileerde, aircogekoelde of verwarmde, verlichte en beveiligde ruimtes aangeboden ten behoeve van muziekgroepen. In totaal zijn zeven ruimtes voorzien van een volledige backline (volledige muziekinstallatie, drumstel, twee gitaarversterkers en één basversterker), er zijn twee "luxe" ruimtes die tegen een kleine meerwaarde worden verhuurd en drie "lege" ruimtes die alleen zijn voorzien van een zanginstallatie. In het MCG worden ook vijf mobiele drumcabines aangeboden waarvan drie inclusief drumstel en twee exclusief zodat deze ruimtes ook benut kunnen worden voor het oefenen met andere instrumenten. Voor docenten zijn er vier lesruimtes ingericht waarvan twee inclusief piano. De ruimtes zijn zo gemaakt dat deze snel tot oefenruimte omgebouwd kunnen worden, afhankelijk van de vraag. Daarnaast is er binnen het MCG één koor/orkestruimte.

Extern onderzoek.

Wij hebben eind 2006 opdracht gegeven aan Frans Vreeke Advies en Management om het ondernemingsplan van het MCG tegen het licht te houden en te beoordelen. Het ondernemingsplan maakt volgens het onderzoeksrapport in eerste instantie een gedegen indruk. Na een grondiger beschouwing en gesprekken met de initiatiefnemers en mogelijke samenwerkingspartners spreekt het extern onderzoek twijfels uit over de levensvatbaarheid van het MCG, met name ten aanzien van de behoefte aan oefenruimtes en de verwachte inkomsten uit verhuur en horeca.

Reactie van het MCG.

Door het aannemen van een motie op 28 april 2004 in de raad bestond bij het MCG de verwachting dat de borgstelling per direct rond zou komen. Daar is geen feitelijk en juridisch geen grond voor zoals hiervoren uitgelegd.

Wij hebben gemeend de conclusies van het externe onderzoek aan het MCG voor te moeten leggen. In de reactie van het MCG wordt een aantal conclusies genuanceerd. Verder levert het MCG aanvullende informatie over de marktsituatie en de tariefstelling. De tarieven blijken lager uit te vallen dan in het externe onderzoek is aangenomen. Het MCG spreekt in de reactie ook het ongenoegen uit over de ontstane vertraging in de procedure. In onze ogen is het MCG mede verantwoordelijk voor de vertraging. De gemeente ontving pas in november 2006 de definitieve stukken en onderbouwing van de aanvraag.

Analyse en conclusie.

Twee partijen hebben het ondernemingsplan Muziekcentrum Groningen beoordeeld. Het advies van Frans Vreeke Advies en Management is kritisch, het advies van LTC Bedrijfsadvies is positief. Op basis van de motie, het positieve advies van LTC Bedrijfsadvies, de uitgebreide reactie van het MCG op het rapport van Frans Vreeke

Raadsvoorstel - Muziekcentrum Groningen. (Nr. 11.)

3

Advies en Management, en het feit dat een bank zich definitief bereid heeft verklaard een lening te verstrekken, stellen wij uw raad voor de borgstelling te verlenen aan het MCG. De onderliggende rapporten en de reactie van het MCG leggen wij u vertrouwelijk voor, gezien de bedrijfsinformatie.

Met een borgstelling voor het MCG wordt afgeweken van het Treasurystatuut 2006-2007, vastgesteld door uw raad op 21 november 2005. Daarin is opgenomen dat aan derden geen garanties op geldleningen wordt verstrekt (artikel 6, Richtlijnen Financiering Uitgezette Geldleningen). Gezien de motie stellen wij voor in dit geval af te wijken van het statuut.

Vorm.

Wij willen op de volgende wijze de borgstelling aan het MCG verlenen: de gemeente Groningen zal borg staan als achtergesteld crediteur ten behoeve van het verkrijgen van een kredietfaciliteit bij de bank. Volledigheidshalve melden we dat deze borg uitsluitend betrekking heeft op het kunnen aflossen van de lening bij de bank.

Besluit.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:
een borgstelling van € 50.000,- beschikbaar te stellen aan het Muziekcentrum Groningen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.