Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 20 januari 2010

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

Datum:	woensdag 20 januari 2010
Aanvang:	16:30 uur
Locatie:	Oude raadzaal
Voorzitter:	H.F.B.. van der Heijdt
Griffier:	F. Hijlkema
Documenten:	**verslag 20 januari** (pdf)

A. Algemeen deel

A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders

A.2. Vaststelling agenda

A.3. Lange-termijnagenda en lijst moties en toezeggingen

A.4. Conformstukken

1. Toekenning structurele nieuwe beleidsgelden ecologie
Raadsvoorstel - GR09.2123027 (pdf)

2. Subsidieverordening groene daken
Raadsvoorstel - GR09.2123029 (pdf)

A.5. Rondvraag

B. Inhoudelijk deel

B.1. Visie Diepenring
GR09.2122213 Raadsvoorstel (pdf)

B.2. Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar"
Raadsvoorstel - GR09.2122241 (pdf)

Vaststellen wijziging Verordening parkeerbelastingen en de Legesverordening naar aanleiding van parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar"
Raadsvoorstel - GR09.2122228 (pdf)

B.3. Collegebrief d.d. 20 november 2009: Wereldtentoonstelling Duurzame Energie 2014 niet haalbaar (op verzoek van de PvdA)
Collegebrief - GR09.2097880 (pdf)

B.4. Aanbesteding in het openbaar vervoer (op verzoek van de SP)
Bijlage (pdf)

C. Huishoudelijk deel

C.1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

1.Collegebrief, Afhandeling moties
Collegebrief - GR09.2096733 (pdf)

2. Collegebrief, Verbeteren verkeersveiligheid op het kruispunt Westersingel-Astraat
Collegebrief - GR09.2107570 (pdf)

3. Collegebrief, Resultaten BO MIRT najaar 2009
Collegebrief - GR09.2111383 (pdf)

4. Collegebrief, Aanpassen tarieven parkeergarages
Collegebrief - GR09.2117478 (pdf)

5. Collegebrief, Busknopenmodel
Collegebrief - GR09.2117849 (pdf)

6. Collegebrief, Evaluatie boombeheer 2009
Collegebrief - GR09.2117469 (pdf)

7. Collegebrief, Vrijgeven voor inspraak ontwerp Steenstilstraat
Collegebrief - GR09.2122023 (pdf)

8. Collegebrief, Voortgang project Regio Tram
Collegebrief - GR09.2122068 (pdf)

9. Collegebrief, Implementatie hondenbeleid en hondenuitlaatplan Korrewegwijk, de Hoogte
Collegebrief - GR09.2122924 (pdf)

10. Collegebrief, Evaluatie ecologisch beheer 2009 en planning ecologisch beheer 2010
Collegebrief - GR09.2122923 (pdf)

11. Collegebrief, Begraven in Groningen
Collegebrief - GR09.2134957 (pdf)

12. Brief van Wethouder, Lange termijn agenda en toezeggingen
Collegebrief - GR10.2135565 (pdf)

B 1. Collegebrief, Fietsknooppuntennetwerk en fietsrouteplanner
Collegebrief - GR09.2102412 (pdf)

B 2. Collegebrief, Correctie nieuwe tarieven Regiotaxi 2010
Collegebrief - GR09.2105413 (pdf)

B 3. Collegebrief, Convenant Groen in de Wijk
Collegebrief - GR09.2108210 (pdf)

B 4. Collegebrief, Opwaardering Driebondsweg
Collegebrief - GR09.2110768 (pdf)

B 5. Collegebrief, Verkeerseducatieprogramma 2010
Collegebrief - GR09.2112593 (pdf)

B 6. Collegebrief, Fietspad naar Hoogkerk
Collegebrief - GR09.2117470 (pdf)

B 7. Collegebrief, Vaarverbod bij vorst
Collegebrief - GR09.2117467 (pdf)

B 8. Collegebrief, Plan van aanpak overbescherming 2010
Collegebrief - GR09.2122553 (pdf)

C.2. Vaststelling verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer d.d. 9 december 2009

Bij commissievergaderingen kunt u gebruik maken van het spreekrecht bij de inhoudelijke agendapunte (inclusief de conformstukken onder A)en de rondvraag. U krijgt dan drie minuten de gelegenheid de commissieleden te vertellen hoe u over een onderwerp denkt. Voor aanmelding en informatie kunt u terecht bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

U kunt deze vergadering live volgen via www.gemeenteraad.groningen.nl

verslag 20 januari

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

FV nr.: 10/01
Datum: 20 januari 2010
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 16.30 – 19.05 uur

Aanwezig: dhr. H.F.B. van der Heijdt (voorzitter), dhr. J.D. Hukema (PvdA), dhr. A. de Rooij (PvdA), dhr. J. Spakman (PvdA), mw. A.J. Vos (PvdA), dhr. J.A. Marion (SP), mw. T. Kirienko (SP), mw. B.G. de Boer (VVD), dhr. J. Evenhuis (VVD), dhr. J. Seton (CDA), dhr. H.P. Klijnsma (GroenLinks), dhr. H. Miedema (Groenlinks), dhr. J. Luhoff (D'66), mw. I. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. R.J. Prummel (Stadspartij), dhr. S.T. Antuma (S&S);
de wethouders: de dames C.T. Dekker, J. A. Visscher;
namens de griffie: dhr. D.H. Vrieling (griffier), mw. F. Hijlkema (commissiegriffier);
afwezig met kennisgeving: dhr. D. Jager (VVD), mw. R.J.A.M. Krüders (Student&Stad).
Verslag: de heer Z. Jeuring (Notuleerservice Nederland).
Insprekers:
Bij agendapunt B.1 Visie Diepenring:
Mw. Mulder namens het Woonschepencomité Groningen;
Dhr. Hakvoort namens GCC, Koninklijke Horeca Nederland, Centrale Vereniging Ambulante Handel afd. Groningen, MKB-Noord en VNO-NCW Noord;
Dhr. Snippe namens de buurtorganisatie "De oude Sint Jan";
Mw. Boekholt, bewoner Lopende Diep;
Dhr. Koetje op persoonlijke titel;
Mw. Van Winkel namens de Fietsersbond.
Bij agendapunt B.2 Parkeernota:
Dhr. Folkeringa op persoonlijke titel;
Mw. Heeren op persoonlijke titel;
Dhr. Hovenkamp op persoonlijke titel;
Mw. Brummelhuis namens de bewonerscommissie Wijert Welzijn;
Dhr. Cools namens de wijkraad Corpus den Hoorn;
Dhr. Van Keulen namens het wijkcomité Helpman;
Dhr. Ciociola namens de werkgroep Parkeren van het Noorderplantsoen;

A.1. Mededelingen voorzitter en wethouders
De voorzitter:
- De presentatie van de AD's gaat niet door.
- Op 16 februari 2010 vindt een extra commissievergadering plaats samen met de commissie Ruimte en Wonen. Onderwerp: de Regiotram

Wethouder Visscher:
- Het college heeft besloten het flyeren in het stationsgebied en in de binnenstad zonder ontheffing toe te staan.
- De Noorderhaven: de 'op slot gedaan regeling' is verlengd tot 1 april 2010. Het is een goed instrument de kwaliteit te verbeteren. Met de bewoners is overleg geweest.
- Bodemonderzoek: de gemeente heeft een rechtszaak met de uitvoerder van de werken weten te voorkomen door het betalen van een vergoeding van 200.000 euro.

Wethouder Dekker:
- De presentatie over de Sontbrug wordt op DVD gezet en aan de raadsleden toegestuurd.

A.2. Vaststelling agenda
De behandeling van de agendapunten B.3. en B.4. wordt omgedraaid.

De agenda wordt met inachtneming van deze wijziging verder ongewijzigd vastgesteld.

verslag 20 januari

A.3. Langetermijnagenda en lijst van moties en toezeggingen
Geen opmerkingen.

A.4. Conformstukken
1. Raadsvoorstel: Toekenning structureel nieuwe beleidsgelden ecologie
2. Raadsvoorstel: Subsidieverordening groene daken.

De raadsvoorstellen gaan als conformstuk naar de raad van 27 januari 2010.

A.5. Rondvraag
Dhr. Seton (CDA):
- Ophalen huisvuil: er waren klachten over het ophalen tijdens de sneeuwperiode. De communicatie verliep niet goed. Kan dit verbeteren?

Mw. De Boer (VVD):
- Worden de beschadigde wegdekken vanwege de winterperikelen al geïnventariseerd?

Mw. Jongman-Mollema (ChristenUnie):
- Waarom wordt net als bij paspoorten aan de mensen met invaliden parkeerkaart geen herinnering gestuurd als het tijd is om te verlengen of opnieuw aan te vragen?

Mw. Vos (PvdA):
- Bladblazers: kan dit niet milieuvriendelijker door elektronisch aangedreven machines te gebruiken?

Wethouder Visscher antwoordt:
- De communicatie op de website over het ophalen van huisvuil wordt verbeterd.
- De schade aan de wegen wordt geïnventariseerd en wordt in mei en juni hersteld. Uiteraard vinden noodzakelijke spoedreparaties direct plaats.
- De suggestie van mw. Jongman over de parkeerkaart vindt de wethouder een uitstekend idee.
- Bladblazers: als betere apparaten beschikbaar zijn, worden die zodra machines aan vervanging toe zijn aangeschaft. Bladblazen gebeurt alleen in de herfst en gespreid.

B.1. Raadsvoorstel: Visie Diepenring
Inspreker **mw. Mulder** is niet blij met het verdwijnen van elf ligplaatsen in de diepenring. In 1999 heeft het college besloten het aantal van minimaal 434 ligplaatsen in Groningen te willen handhaven. Dit is daarna enkele keren bevestigd. Er ligt nog een inspanningsverplichting van 24 ligplaatsen. Het aantal ligplaatsen per kanaalvak moet gelijk blijven.
Inspreker dhr. Hakvoort zegt dat goede parkeervoorzieningen belangrijk zijn voor de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad. Er moet een flink aantal ‘stop en shop plaatsen’ worden gehandhaafd. Afstemming met de grote bouwprojecten is nodig. De organisaties zijn niet blij met het voorstel tot een autovrije Steentilstraat. Aan de noordzijde van de Grote Markt moet een openbare of doelgroepen parkeergarage komen.
Inspreker dhr. Snippe onderschrijft de visie diepenring volledig, inclusief het verdwijnen van parkeerplaatsen aan de diepenring. Dit is nodig om de diepenring te kunnen opknappen. Deze parkeernota is consistent met die uit 2002. Aan de binnenzijde van de diepenring is een maximumsnelheid van 30 km gewenst.
Inspreker mw. Boekholt vindt beschikbaarheid, bereikbaarheid en betaalbaarheid van parkeerplaatsen van bewoners belangrijk. Parkeren voor de deur is nodig want een buurtstalling Haddingestraat is voor bewoners aan het Lopende Diepe geen buurtstalling. Gevreesd wordt dat alleen studenten en ouderen in het centrum blijven wonen: dat zijn de mensen zonder auto.
Inspreker dhr. Koetje wijst erop dat de gemeente in 1999 heeft vastgesteld dat de stad minimaal 434 ligplaatsen voor woonschepen wil handhaven en mogelijk wil vergroten. Een ligplaats is volgens de wet woonruimte en daar gelden regels voor. Er is een lange wachtlijst voor een ligplaats. Er dreigen met dit plan twintig tot dertig ligplaatsen te verdwijnen zonder dat vervangende ligplaatsen terugkomen.
Inspreker mw. Van Winkel gaat in op het belangrijke zaken voor fietsers. De fietsstroken zouden 1,5 m breed worden en moeten bij voorkeur in rood asfalt worden uitgevoerd. Er is meer aandacht voor de fietsers bij kruispunten nodig, vooral het linksaf slaande fietsverkeer.

verslag 20 januari

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- De diepenring heeft te veel woonboten en autoverkeer. Het is gewoon onderdeel van een woonwijk.
- Beginnen aan de noordkant van de stad is akkoord.
- Vervanging ligplaatsen woonboten: hiervoor is goede aandacht nodig. Misschien zijn er mogelijkheden in Meerstad om ligplaatsen te compenseren.
- Om de diepenring mooi te houden is het waarschijnlijk nodig parkeerplaatsen op te heffen.

Mw. De Boer (VVD):

- De procedure: naast parkeren gaat het ook over de ligplaatsen voor woonboten. Beide nota's zijn in de voorbereiding niet goed op elkaar afgestemd.
- De inhoud: behoud van de aantallen parkeerplaatsen is belangrijk, er mag geen enkele verdwijnen. Het aantal ligplaatsen voor woonschepen moet worden gehandhaafd conform de afspraken uit 1999. Het is wel goed de diepenring te verfraaien.
- Draagvlak en participatie: de reactie van GCC en van vele bewoners toont dat de Visie niet wordt gedragen. De Parkeernota ging wel over aantallen parkeerplaatsen en de visie niet.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Bereikbaarheid wordt belangrijker dan de doorstroming. Het is tijd voor herinrichting.
- Tijdens de werkzaamheden moet de doorstroming worden gegarandeerd.
- Bekijken of parkeerplaatsen per bedrijf behouden kunnen worden.
- Het beeld van de diepenring en de kwaliteit behouden.
- Vindt een verschuiving plaats naar bewoners zonder auto?

Mw. Jongman-Mollema (ChristenUnie):

- De fractie is redelijk tevreden over de Visie Diepenring. De procedure is naar tevredenheid verlopen, er zijn actief mensen gemobiliseerd.
- Aandacht is nodig voor compensatie van de ligplaatsen voor woonboten.
- Wordt gedacht aan een 30 km-zone? Dit in verband met de tekst op bladzijde 5 over bereikbaarheid binnenstad die boven de doorstroming gaat.
- Hoe wordt na de eerste fase de rest van de visie gefinancierd?
- Hoe ziet de tijdelijke parkeeroplossing voor de bewoners eruit?
- Hoe verhouden de werken aan de noordkant Grote Markt zich met deze werken?

Dhr. Seton (CDA):

- Het is goed dat de Visie Diepenring is verschenen: er moet iets gebeuren.
- De voorgestane oplossing heeft enkele onoverkomelijke problemen.
- Ergens in de Visie wordt ervan uitgegaan dat een besluit over de tram al is genomen.
- Een rijbaan: is gekeken naar de drukte tijdens de spits? En hoe moet het met de hulpdiensten?
- Het verdwijnen van parkeerplaatsen heeft grote nadelen. De bereikbaarheid van de binnenstad is in het geding.
- De werken starten eerder dan het tijdstip waarop de Damsterdiepgarage gereed is.

Dhr. Klijnsma (GroenLinks):

- Het is een goede visie, het heeft wel erg lang geduurd.
- Eens met de opmerking van de fietsersbond over de fietsstroken.
- Goede aandacht is nodig voor de compensatie van de ligplaatsen voor woonboten. De afgesproken aantallen ligplaatsen voor woonboten moeten worden behouden; er moet eerst een alternatief zijn voordat ligplaatsen verdwijnen.
- De fractie vindt de reactie van het GCC en andere ondernemersverenigingen erg overtrokken en op onderdelen niet juist. Dit college investeert juist in de binnenstad.
- Het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt, komt er via de parkeergarage Damsterdiep weer bij.

Dhr. Antuma (Student&Stad):

- De visie heeft de instemming van de fractie. Wel enkele kanttekeningen.
- Graag aandacht voor de doorstroming en het tijdpad. Fasering is nodig inclusief de financiering. De eerste fase is ook financieel akkoord.
- Het doorgaande verkeer moet niet langs de diepenring kunnen gaan. Hoe gebeurt dit?
- Eens met dhr. Seton: het bestemmingsverkeer moet goed op orde zijn.

- Het verdwijnen van parkeerplaatsen is echt nodig. Buurtstallingen moeten een volwaardig alternatief zijn. Per vak moet parkeergelegenheid vorm worden gegeven.

Dhr. Marion (SP):

- Het is een goede Visie, er wordt antwoord gegeven op de vraag naar groen. De verkeersveiligheid is ermee gediend.
- De bereikbaarheid is in het geding en die gaat over meer dan alleen auto's.
- Parkeren voor bewoners: er is een oplossing voor bepaalde individuele gevallen mogelijk.
- Compensatie ligplaatsen woonboten en 30 km-zone: eens met mw. Jongman-Mollema.

Dhr. Luhoff D66):

- Eens met de vraag van de PvdA over de mogelijke verschuiving naar bewoners zonder auto. Is er kans op waardedaling van woningen?
- Op hoofdlijnen eens met de Visie. De beeldkwaliteit en de verkeersveiligheid moeten hoognodig worden verbeterd.
- Parkeren: de reactie van het college op de alternatieve parkeernota van het CDA was geruststellend. Zie het gefaseerd invoeren, pas nadat er een oplossing is.
- Het parkeerprobleem voor bewoners aan de noordkant is nijpend.
- Openbaar vervoer: goed kijken naar de buslijnen en de tramlijn.
- Relatie verblijfsklimaat en meer economische activiteiten: een gesprek tussen GCC en de gemeente is gewenst.
- Over verkeersveiligheid en doorstroming zijn al vragen gesteld.
- Ligplaatsen woonschepen: eens met GroenLinks om vast te houden aan de afgesproken aantallen ligplaatsen.

Wethouder Dekker reageert:

- De raad is het ermee eens dat de diepenring het visitekaartje moet zijn van de binnenstad. De leefbaarheid en aantrekkelijkheid wordt verbeterd.
- De doorstroming is nu niet optimaal. Het autoverkeer gaat naar één baan, fietsers en voetgangers krijgen meer ruimte. De verblijfkwaliteit verbetert. Parkeren van auto's zo veel mogelijk onder de grond.
- De belangrijkste discussiepunten zijn de doorstroming, het parkeren en het wonen.
- Heikel punt is de auto, dat bleek ook op de inspraakavond. Het college moet verantwoordelijkheid nemen voor maatregelen gericht op de effecten van het autobezit op de openbare ruimte.
- Burgerparticipatie: de wethouder legt uit hoe bewoners en anderen worden betrokken. Er bestond een klankbordgroep waar onder andere GCC in participeerde.
- Uitgebreid participatieproces over de Parkeernota en over de Visie.
- Parkeren: maatregelen worden gefaseerd ingevoerd. Er wordt gewerkt met kanaalvakken.
- Parkeerplaatsen: via natuurlijk verloop kan het grootste deel van de parkeerplaatsen die verdwijnen worden opgevangen. Met maatwerk overblijvende knelpunten oplossen, ook voor bedrijven. Ongeveer honderd bewoners moeten een plek in een parkeergarage nemen.
- De doorstroming: met dit plan verbetert de doorstroming. De passeerruimte voor hulpdiensten wordt breder. Al eerder is toegezegd nog nader naar de kruispunten te kijken.
- Het verkeer met bestemming diepenring of binnenstad: die doorstroming moet goed zijn.
- De werken aan de noordrand Grote Markt belemmeren de doorstroming niet.
- Dhr. Seton heeft gelijk: de Visie bevat een tekst over het besluit over de tram die niet klopt.
- Vanwege de monumentale kades kan het water niet worden verbreed.
- Ligplaatsen woonboten: het klopt dat sprake is van een achterstand bij de compensatie. Er komt een nader gesprek met onder andere het Woonschepencomité. De impressie nu is dat ongeveer tien ligplaatsen verdwijnen. De gemeente zal zijn uiterste best doen deze ligplaatsen te compenseren.
- De financiering: de kosten bedragen 10 miljoen euro, een derde is beschikbaar.
- De wethouder is verbaasd over de inspraakreactie van GCC: in het overleg van de afgelopen jaren zei de GCC steeds dat een aantrekkelijker diepenring goed is voor de binnenstad.

B.2. Raadsvoorstel: Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar"
Raadsvoorstel: vaststellen wijzigingen Verordening parkeerbelastingen en de Legesverordening naar aanleiding van de Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar"

De voorzitter deelt mee dat de inspraakreactie van GCC c.s. ook voor dit agendapunt geldt.
Inspreker dhr. Folkeringa gaat in op de buurtstallingen. In de Parkeernota versie oktober 2009 staat dat de opbrengsten onvoldoende zijn om de kosten te dekken. Het tegendeel is waar zoals blijkt uit het onderzoek uit 2008 naar de kostendekkendheid. Verder is het slecht gesteld met de kwaliteit en de veiligheid. Er is wateroverlast. Ondertussen gaan de huren wel omhoog.
Mw. Heeren gaat in op de buurtstallingen en wil de gemeente in gebreke stellen vanwege het niet nakomen van de verplichtingen in de overeenkomsten op abonnementen. Er zijn veel klachten, de kwaliteit laat te wensen over evenals het onderhoud. Bewijzen en foto's gaan nog naar de raadsleden.
Dhr. Hovenkamp heeft een plek in de buurtstalling Nieuwstraat Oosterpoort. Er is geen onderhoud en er is vaak wateroverlast. De huurverhoging vindt plaats conform CBS-indexcijfers. De raad wordt uitgedaagd de rechtbank een uitspraak te laten doen.
Mw. Brummelhuis zegt dat de bewoners in Wijert parkeren niet als probleem zien en daarom tegen betaald parkeren zijn. Er zijn inmiddels 1300 handtekeningen verzameld. Verzocht wordt de parkeernota op dit punt niet uit te voeren.
Dhr. Cools geeft aan welke ruime parkeermogelijkheden er zijn in Corpus den Hoorn. Er is geen parkeerprobleem en de wijkorganisatie is tegen betaald parkeren.
Dhr. Van Keulen spreekt namens Helpman, Coendersborg, de villabuurt en Rabenhauptplein. In de wijken is geen meerderheid voor betaald parkeren. Martiniziekenhuis en Helperplein zijn geen knelpunten, het ziekenhuis is vertrokken.
Dhr. Ciociola zegt dat meer duidelijkheid nodig is over de kosten en opbrengsten van het parkeerbeleid en dus over de kostendekkendheid. Het parkeren voor centrumbewoners is moeizaam. Voor bewoners in oude wijken is er geen echte keuze. Vergunninghouders moeten vaak ver van hun huis een plek zoeken. Er is geen oplossing voor het parkeren 's avonds.
Mw. De Boer (VVD):

- In de vorige periode was er een parkeercommissie die vele berekeningen heeft uitgevoerd. Daaruit blijkt dat achthonderd extra parkeerplaatsen rondom het centrum nodig zijn.
- De VVD is tegen deze parkeernota. Het bevat een antiauto aanpak.
- Burgerparticipatie: de procedure is niet goed verlopen.
- Stijging tarieven: de lagere inkomens in vooral de binnenstad worden de dupe.

Dhr. Klijnsma (GroenLinks):

- De opmerkingen van de VVD over de procedure kloppen niet en kunnen niet hard worden gemaakt. De afspraken die college en raad over dit soort procedures hebben gemaakt, zijn nagekomen.
- De fractie is blij dat de parkeernota op een aantal punten is aangepast: buurtstallingen, RSP-gelden voor transferia en fietsparkeren.
- Deelauto's: is het mogelijk de eigenaren van duoauto's die in verschillende wijken wonen op eenzelfde manier te behandelen als eigenaren van deelauto's?

Dhr. Antuma (Student&Stad):

- Blij dat het RSP is verwerkt en dat de tarieven voor buurtstallingen zijn aangepast. Als de tariefverhoging juridisch akkoord is, dan kan het doorgaan.
- De vraag over het dynamisch verkeersmanagement blijft staan.

Dhr. Luhoff (D66):

- Is de kostendekkendheid van de parkeernota gerealiseerd?
- De onderbouwing van de kosten en de kostendekkendheid van buurtstallingen ontbreekt.
- Er is geen overeenstemming tussen de gemeente en wijken over betaald parkeren.
- Burgerparticipatie: de betrokkenheid van mensen staat voorop.

Dhr. Marion (SP):

- Tevreden over de oplossing voor de tariefverhoging voor buurtstallingen. Graag uitleg over de kwaliteit van de buurtstallingen en de vragen erover.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- De parkeernota is een ingrijpend document en de fractie is er niet voor.
- De tariefstijging buurtstallingen is niet hard te maken. De gemeente moet de overeenkomst nakomen.
- Eens met het idee van het CDA over premie-parkeren.
- Parkeren onder de noordzijde Grote markt is akkoord.
- Tegen de verhoging van de tarieven in parkeergarages.

Mw. Jongman-Mollema (ChristenUnie):

- Graag uitleg over het spanningsveld tussen buurtstalling en straatparkeren.
- De verhoging van de tarieven is akkoord maar de kwaliteit moet worden verbeterd.
- Alleen als de wijken het aanvragen, kan betaald parkeren worden ingevoerd.
- Jammer dat geen bedrag is opgenomen voor dynamisch verkeersmanagement.
- Fietsvoorzieningen moeten gratis blijven.

Dhr. Seton (CDA):

- Bedankt het college voor de reactie op de parkeernota van het CDA. De fractie kijkt anders aan tegen de auto, de rol van de diepenring en de positie van de overheid.
- Het schrappen van parkeerplekken gaat ten koste van te veel andere dingen zoals de economie van de binnenstad.
- De oplossing voor de buurtstallingen is prima, de kosten moeten wel goed worden berekend.
- Betaald parkeren in wijkenheeft geen draagvlak, er is wantrouwen. Wijken moeten het zelf willen.
- Financiën: er gaat structureel te veel geld in de diepenring.
- Het CDA komt met een voorstel over de fietsafhaalcentrale.

Dhr. Spakman (PvdA):

- De fractie is enthousiast over de nota, hij is gedurfd en visionair. Het college neemt verantwoordelijkheid. De gehandicapten zijn opgenomen en de tariefstijging buurtstallingen gebeurt gefaseerd en de tarieven zijn gebaseerd op kostendekkendheid. Het gaat om het verdelen van de schaarse ruimte.

Wethouder Dekker reageert:

- Burgerparticipatie: deze is er wel degelijk geweest. De gemeente heeft een grote en extra inzet gepleegd om mensen te bereiken en te betrekken.
- Er is brede steun voor de nota.
- Investeringen in P&R: dit is voldoende om tien jaar verder te kunnen. 2015-2020 moet nog in de meerjarenbegroting worden ingevuld.
- Het college komt terug op het dynamisch verkeersmanagement. Het is erg duur. Samen met de regio worden de eerste borden geplaatst.
- De wethouder zegt toe het overzicht kostendekkendheid buurtstallingen in de visietrommel te leggen.
- Kwaliteit buurtstallingen: hiervoor is een meerjaren investeringsplan opgesteld.
- Auto’s en beschikbare ruimte: het college wil tijdig sturen om de openbare ruimte leefbaar te houden en te voorkomen dat het aantal auto’s in een wijk meer is dan de beschikbare hoeveelheid parkeerplekken.
- Betaald parkeren in wijken: bepalend is het aantal klachten van de bewoners. In Helpman zijn straten met hoge parkeerdruk, maar betaald parkeren voor de gehele wijk is niet nodig.

Raadsvoorstel gaat als bespreekstuk naar de raad van 27 januari 2010.

B.4. Aanbesteding van het openbaar vervoer

Dhr. Marion (SP):

- De fractie stelt voor het agendapunt aanbesteding OV naar de volgende commissie op te schuiven en dan als eerste te agenderen.

De voorzitter:

- De commissie stemt hiermee in.

B.3. Collegebrief d.d. 20 november 2009: Wereldtentoonstelling Duurzame Energie 2014 niet haalbaar
Dhr. Spakman (PvdA):
- Hoe weet het college dat het geschatte aantal verwachte bezoekers niet reëel is?
- Is gekeken naar eventuele sponsoren?

Mw. Kirienko (SP):
- Al eerder is gezegd: het geld voor duurzaamheid moet effectiever worden besteed.
- Met dit onderwerp hoeft niet verder te worden gegaan.

Wethouder Visscher reageert:
- De kostenkant is erg belangrijk, het college heeft dit goed bekeken.
- Na de quick scan bleek een tentoonstelling van één tot twee maanden de beste optie.
- Er is geen onderbouwing dat het geschatte aantal verwachte bezoekers wordt gehaald.
- Geen enkele van de vijftien stakeholders had de ambitie om te investeren.
- Het doel blijft overeind: laten zien wat Groningen heeft op het gebied van duurzame energie. Hier gaat het college mee door.

C.1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
De brieven over de Steentilstraat, de herinrichting Westerhaven en begraven in Groningen worden voor de volgende commissie geagendeerd.

C.2. Vaststelling verslag raadscommissie Beheer en Verkeer van 9 december 2009
Het verslag van 9 december 2009 wordt ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 19.05 uur.

Toezeggingen

Wethouder Dekker:
Bij agendapunt B.1 Visie Diepenring:
Er komt een nader gesprek met onder andere het Woonschepencomité. De impressie nu is dat ongeveer tien ligplaatsen verdwijnen. De gemeente zal haar uiterste best doen deze ligplaatsen te compenseren.
Bij agendapunt B.2 Parkeernota:
De wethouder zegt toe het overzicht kostendekkendheid buurtstallingen in de visietrommel te leggen.

Raadsvoorstel - GR09.2123027

RAADSVOORSTEL:
2009-2010
Ons kenmerk: RO 09.2112500

Registratienummer : GR 09.
Ingekomen op :

Onderwerp: Toekenning structurele nieuw beleidsgelden ecologie

Groningen,

Aan de raad,

Inleiding.
U heeft op 11 november 2009 de "begrotingswijziging nieuw beleid 2010" (BD 09.2076808) vastgesteld. Hiermee worden de nieuw beleidsmiddelen overgeheveld naar de diensten. Niet alle nieuwe beleidsbudgetten worden direct overgeheveld naar diensten. Voor een aantal maatregelen moet eerst een nadere uitwerking in de vorm van een raadsvoorstel worden opgesteld. Dit geldt ook voor een bedrag van € 285.000,-- aan structurele middelen voor het Groenstructuurplan en ecologisch beheer.

Voor u ligt het voorstel voor de invulling van € 285.000,-- aan structurele middelen voor het Groenstructuurplan en ecologisch beheer. Wij stellen uw raad voor om in te stemmen met de toekenning van structurele nieuw beleidgelden voor de volgende onderdelen.

Monitoring SES (€ 165.000,--).
Om een goed beeld te krijgen van de Flora en fauna in de gebieden die binnen de Stedelijke Ecologisch Structuur (SES) vallen moet er een monitoring worden uitgevoerd. Met deze gegevens kan de inrichting of het beheer van een gebied zonodig worden aangepast of bijgestuurd. Ook vanuit het wettelijke kader is de gemeente verplicht informatie te hebben over de aanwezigheid van (beschermde) soorten.
In 5 jaar tijd zal alle flora en fauna binnen de SES voor de eerste keer in beeld zijn gebracht. Voor verdere informatie over de monitoring verwijzen wij u naar het raadsbesluit monitoring doelsoorten ecologie van 28 januari 2009 (RO 08.1739584).

Schaapskudde (€ 50.000,--).
Vanaf 2007 wordt ongeveer 30 hectare bermen en graslanden beheerd door de inzet van een schaapskudde. Deze vorm van beheer zorgt, naast het machinale beheer, voor een grotere ecologische diversiteit van de bermen. Het draagvlak onder de inwoners van de stad voor het beheer met schapen is groot en heeft ook in algemene zin gezorgd voor een bredere acceptatie van het ecologische beheer. Naast de inzet van de kudde voor het beheer bezoeken enkele honderden kinderen van verschillende scholen de

schaapskudde. Ook vele Stadjers komen af op de jaarlijkse schaapscheerdersdag.
Extra beheergelden (€ 70.000,--).
De afgelopen jaren is het ecologische bermbeheer sterk verbeterd. Meer bermen worden ecologisch gemaaid en ook de uitvoering is sterk verbeterd. Machines worden afgestemd op de terreinomstandigheden en de potenties van de berm. De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd waarbij delen van het gras blijven staan. Hoewel dat deze manier van werken relatief kort wordt toegepast, zijn er al duidelijke verbeteringen waar te nemen. Bermen worden bloemrijker en ook de toename van het Icarusblauwtje (vlinder) is hoogst waarschijnlijk toe te schrijven aan de verbetering van het bermbeheer. Consequentie van de toename in oppervlakte ecologische berm en het afgestemde beheer is dat de beheerkosten toenemen.

Financiën.

Begrotingswijziging 2010

Betrokken dienst(en)	RO/EZ & Bestuursdienst
Naam voorstel	Evalutatie ecologisch beheer 2009 en planning ecologisch beheer 2010
Incidenteel / Structureel	Structureel
Soort wijziging	Exploitatie

Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.14	RO/EZ: Groen- en speelvoorzieningen	285.000	-	285.000-			285.000-
9.03	BSD: Concernstelposten (nieuw beleid)	285.000-	-	285.000			285.000
	Totalen begrotingswijziging	-	-	-	-	-	-

Wij stellen u voor te besluiten:
I. in te stemmen met de voorgestelde plannen;
II. een structureel budget ter beschikking te stellen van € 285.000,-- voor het ecologisch beheer;
III. het budget te dekken uit de middelen structureel nieuw beleid 2010 (concernstelpost);
IV. de gemeentebegroting 2010 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

Dr. J.P. (Peter) Rehwinkel. H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - GR09.2123029

RAADSVOORSTEL:
2009-2010
Ons kenmerk: RO 09.2085550

Registratienummer : GR 09.
Ingekomen op :

Onderwerp: Subsidieverordening groene daken

Groningen,

Aan de raad,

Groningen was de eerste gemeente in Nederland, waar een subsidie werd verleend op de aanleg van groene daken. In het kader van de Duurzaamste Stad en de uitvoering van de Groenstructuurvisie is, met het oog op het leefmilieu en de verwachte veranderingen in het klimaat, de versterking van het binnenstedelijk groen zeer gewenst. Groen buffert het regenwater en bovendien ook nog de grotere temperatuurwisselingen in de stad. Daarnaast zijn groene daken een uitbreiding van de ecologische mogelijkheden in het versteende deel van de stad. Voor de bewoners van de binnenstad kan een groendak in de directe omgeving een grote kwaliteitsverbetering in de beleving opleveren.

Vanaf april 2008 is een voorlopige subsidieregeling van kracht geweest, die werd gefinancierd uit het Duurzaamheidsfonds. Het resultaat hiervan is een aantal van ruim zestig groene daken met een totaal oppervlak van bijna 2500 m^2 op particuliere woningen. Bijna een derde hiervan is op bestaande woningen aangelegd. Daarnaast is in diverse projecten meer dan 20.000 m^2 groendak gesubsidieerd, deels met een bijdrage vanuit het rioleringsbudget. Een groot deel van deze projecten is ook al gerealiseerd. De beschikbare subsidiebudgetten zijn daarmee grotendeels besteed.

Met het oog op deze resultaten kan geconcludeerd worden dat de subsidieregeling succesvol is. Diverse gemeenten en enkele waterschappen zijn Groningen dan ook gevolgd en hebben inmiddels ook subsidieregelingen ingesteld. De voorlopige subsidieregeling loopt af per 31 december 2009. Wij stellen u voor de subsidie-verstrekking op een andere manier voort te zetten en behalve voor particulieren ook open te stellen voor bedrijven, buurthuizen, wijkcentra, scholen e.d.

Een groen dak heeft een positief effect op de waterhuishouding in de stad. Om deze reden is het bevorderen van groene daken opgenomen als maatregel in het Groninger Water- en Rioleringsplan. Met name in droge periodes, wanneer er heftige piekbuien kunnen vallen, houdt een groen dak water vast en bergt dus water. Dit water komt niet in het riool waardoor rioolwateroverstorten kunnen worden voorkomen. Groene daken zorgen dus voor een betere waterhuishouding. Daarnaast zorgen groene daken voor een

betere kwaliteit van afstromend regenwater, zodat dit van een betere kwaliteit is wanneer het in het oppervlaktewater terecht komt. Om deze reden willen we de nieuwe regeling groene daken financieren vanuit de rioolheffing.
De subsidie kan bij de gemeente Groningen worden aangevraagd voor het realiseren van een groen dak op een bestaand of te vernieuwen plat dak op een bestaand gebouw of bijgebouw of voor nieuwbouw. Met deze regeling wil de gemeente Groningen mensen uitnodigen en stimuleren om bij te dragen aan een groene en energiezuinige stad. De gemeente wil dat vooral bewoners van gebieden met weinig groen, zoals de binnenstad, kiezen voor groene daken. In die gebieden is het rendement van groene daken hoog. Een goede communicatie kan er voor zorgen dat groene daken met name in deze "versteende" gebieden worden aangelegd. Daarnaast kan de "verordening regenwater en grondwater" worden gebruikt. Naast een positief effect voor water en riolering zorgen groene daken voor een verbetering van het stedelijke microklimaat (minder droge lucht). Ook hebben zij een positief effect op de atmosfeer (minder fijn stof). Voor bewoners zijn er verder de voordelen van een goede isolatie en binnenklimaat-beheersing. De dakbedekking heeft een langere levensduur.
Zowel particuliere eigenaren als verenigingen van eigenaren als woningcorporaties en bedrijven kunnen de subsidie aanvragen. Ook huurders kunnen, met schriftelijke toestemming van de eigenaar, een subsidie aanvragen.

Fiscaal.
Omdat de inzet van groene daken voor waterberging een nieuwe ontwikkeling is, is onder andere bij de VNG advies ingewonnen over de rechtmatigheid van het financieren van de regeling uit de rioolheffing. Alhoewel hierover geen jurisprudentie bestaat, is de uitkomst hiervan dat het rechtmatig is mits onderbouwd is dat groene daken een positief effect hebben op water en riolering in de stad en het een kostenbesparing oplevert. Dit laatste is het geval: een kubieke meter berging in een riool kost de gemeente minimaal
€ 2.000,--; een kubieke meter berging op een groen dak kost minder. Overigens zijn er ook andere gemeenten die een subsidie voor groene daken financieren vanuit de rioolheffing, waaronder Leeuwarden.

Financiën.
Het subsidiebedrag dat beschikbaar wordt gesteld voor de groene daken subsidie voor 2010 bedraagt € 200.000,-- en is onderdeel van de begroting van het Groninger Water- en Rioleringsplan onder de kop "watertaken".

Communicatie.
De communicatie rond water in de stad is er op gericht inwoners van de stad bewust te maken van water, aan te geven wat de gemeente doet om een duurzaam stedelijk watersysteem te realiseren en wat men als inwoner zelf kan doen. Dit gaat via de publicatie van de regeling in de Gezinsbode met gelijktijdig een informatief artikel over groene daken op de gemeentelijke website en in een tv programma.

Wij stellen u voor te besluiten:

I. afdeling 10 "subsidie groene daken" toe te voegen aan Hoofdstuk 5 "Subsidies Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken" van de algemene subsidie-verordening van de gemeente Groningen;

II. dit besluit bekend te maken door plaatsing in het gemeenteblad en te publiceren in de Groninger Gezinsbode.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,	de secretaris,
Dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.	H.P. Bakker.

GR09.2122213 Raadsvoorstel

RAADSVOORSTEL:
2009-2010
Ons kenmerk: RO 09.2114630

Registratienummer : GR 09.
Ingekomen op :

Onderwerp: Visie Diepenring

Groningen,

Aan de raad,

Voor u ligt de "Visie Diepenring". Onze intentie is dat de visie zal leiden tot een herinrichting van het noordelijke en oostelijke deel van de Diepenring (tussen de Visserbrug en de Steentilbrug) op een dusdanige wijze dat dit deel van de stad zal worden gezien als een visitekaartje van de stad Groningen. De visie reikt de kaders aan waarbinnen de herinrichting gefaseerd kan worden gerealiseerd. Dit is een aanpak zoals ook heeft plaatsgevonden bij de herinrichting van het Hoge en Lage der A.

Korte terugblik.
In de nota "Een verstopte kransslagader, een zwakker kloppend hart" uit mei 2000 schetsten de "Gezamenlijk buurtverenigingen Centrum Groningen" de problematiek rondom de Diepenring en deden ze suggesties voor verbeteringen. Uit de gezamenlijke reactie van het GCC en de Kamer van Koophandel (KvK) in maart 2002 en gesprekken met de gemeente op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau bleek dat deze partijen in hoofdlijnen hetzelfde gemeenschappelijke doel voor ogen hebben. De oplossingsrichtingen gaan van het creëren van meer ruimte voor voetgangers en fietsers tot het creëren van een aangenaam verblijfsklimaat op de kades/langs het water. Ruimte hiervoor ontstaat door bijvoorbeeld het parkeren op te heffen, het reduceren van de voor de auto’s beschikbare ruimte tot 1 rijstrook inclusief opstelruimte bij kruisingen en bovengrondse containers door ondergrondse te vervangen. Daarbij wordt geopteerd voor een inrichtingskwaliteit (verharding, straatmeubilair etc.), zoals in Ruimte voor Ruimte gangbaar is. Het GCC en de KvK hebben aandacht gevraagd voor doorstroming en parkeren.
Dit voornemen is in het collegeprogramma 2002-2006 opgenomen. Om voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te houden is de herinrichting van de Diepenring tot de oplevering van de parkeergarage Boterdiep en Damsterdiep uitgesteld. Besloten werd de herinrichting van het Hoge der A, Lage de A en de Pottebakkersrijge wel uit te voeren omdat de verkeersfunctie van dit deel van de Diepenring wezenlijk anders is. Inmiddels is de Boterdiepgarage opgeleverd en is zicht op de oplevering van de Damsterdiep-garage. De parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar" die reeds in

procedure was gebracht, maar inmiddels parallel loopt aan de visie in het besluit-vormingstraject, formuleert onder andere het parkeerbeleid in en rond de Diepenring en dient als uitgangspunt voor de visie.

De opdracht.
Door de vele overleggen met, en nota's van vertegenwoordigende organisaties en instanties hadden wij voldoende inbreng om de uitgangspunten voor het maken van de visie op hoofdpunten helder te formuleren. Deze uitgangspunten zijn samengevat in de volgende thema's:
- ruimte creëren voor de fietsers;
- ruimte creëren voor de voetgangers;
- creëren van een aantrekkelijk verblijfsklimaat;
- bereikbaarheid Binnenstad blijvend garanderen;
- vergroten van de recreatieve mogelijkheden;
- parkeren van straat en van de kadestroken.

Deze opdracht is vertaald in de ambitie om ook de Diepenring weer tot een visitekaartje van de stad te maken. In historisch perspectief is het water - de Diepenring - altijd verbonden geweest met de stad die gebouwd is op de Hondsrug. Water als afwatering, verdedigingswerk, vervoerader, basis voor handel en bedrijvigheid, plek om te wonen en voor recreatief gebruik. Om in de binnenstad van Groningen te komen moet men altijd één van de vijftien bruggen over de Diepenring kruisen. Dit gegeven is een kwaliteit op zich.
Groningen heeft al lange tijd een spraakmakende naam op het gebied van ruimtelijke ordening en verkeersbeleid en verwierf titels als "Beste Binnenstad" en "Fietsstad nummer één". In onze optiek moet elke verandering in de stad een verbetering zijn. De slogan "Er gaat niets boven Groningen" is duurzaam van kracht.
De binnenstad heeft vanaf Binnenstad Beter (1993) een metamorfose ondergaan als het gaat om de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. Het gebruik van het stadshart en de waardering daarvoor zijn toegenomen. De attractiewaarde van de Diepenring is nu nog beperkt maar moet na de ingrepen, zoals in deze visie worden voorgesteld, een belangrijke bijdrage leveren het verhogen van de aantrekkelijkheid van ons prachtige binnenstadsklimaat. In de visie "Binnenstad.nu" (2009) is de ambitie uitgesproken om 40 miljoen bezoekers per jaar te verwelkomen. De "Visie Diepenring" past in dit kader. Om de visie een helder beeld mee te geven is gekozen voor de metafoor van een ketting met prachtige parels.

Participatie.
De burgerparticipatie is volgens een vooraf opgesteld communicatieplan verlopen.
U hebt daar bij de aanvraag voor de plankosten al kennis van kunnen nemen. Als extra service is een uitgebreide website ontwikkeld met interactiemogelijkheden. Dankzij deze altijd beschikbare kennisbron kon iedere Stadjer zelf bepalen of en wanneer hij/zij wilde aanhaken. Ruim 3150 unieke bezoekers hebben de website bezocht (telling 14/12/09). Ook tijdens de inspraakperiode heeft de website een belangrijke rol vervuld als communicatiemiddel. In die periode bezochten ruim 550 unieke bezoekers de site.
De uitgangspunten uit het verleden zijn geijkt. Het proces is begeleid door een

klankbordgroep bestaande uit belangstellende bewoners, vertegenwoordigers uit omliggende buurten en vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven die hebben meegekeken en meegedacht over de visie op de Diepenring. Gedurende de eerste helft van 2009 is deze klankbordgroep meerdere malen bijeengekomen en heeft meegekeken en geadviseerd bij het opstellen van de visie. Met veel enthousiasme is door de klankbordgroep samengewerkt, al moest in het prille begin wel enige scepsis worden overwonnen. De leden van de klankbordgroep zijn meegenomen op een fietstocht langs de Diepenring en hebben vooral ook praktisch meegedaan in het ontwerpproces. In een ateliersessie hebben de leden van de klankbordgroep, aan de hand van zelf gemaakte ontwerpen, elkaar uitgelegd wat zij belangrijk vonden in hun kanaalvak. Tijdens deze sessie kwamen de leden er achter dat er keuzes gemaakt moesten worden. Honoreren van alle wensen zou betekenen dat op veel plaatsen geen gracht meer overbleef. Na de ateliersessie is in een aantal bijeenkomsten door de gemeentelijke ontwerpers terug-gekoppeld hoe de ingebrachte onderwerpen van de klankbordgroep in de visie werden geïmplementeerd en wat de gevolgen waren van bepaalde voorstellen. Hierdoor groeide het proces waarbij elke keer weer de voorstellen werden getoetst en van kritisch commentaar werden voorzien. Gedurende het klankbordproces verdween de scepsis en slaagde de klankbordgroep er in, in meerderheid de nuances aan te brengen daar waar in het begin de geformuleerde opdracht als een dictaat ervaren werd. Tijdens deze sessies kwam duidelijk naar voren dat het onmogelijk is aan alle individuele wensen tegemoet te komen. Zo bleven een paar bewoners het erg jammer vinden dat ook "hun" parkeer-plaats moet verdwijnen terwijl ze in essentie voor het opschonen van de kade zijn.
Een grote meerderheid van de klankbordgroep bleek een trouwe bezoeker van de bijeenkomsten. In totaal zijn er zes bijeenkomsten georganiseerd. Hiermee is de basis gelegd voor constructief meedenken in de volgende fase waarin het inrichtingsontwerp centraal komt te staan. Voorwaarde hiervoor is natuurlijk dat u instemt met de visie en ons mandaat geeft voor de gefaseerde uitwerking ervan.
Nadat de concept-visie door ons is vastgesteld en in de commissie vergadering van 7 oktober jl. aan u is voorgelegd, is een inspraaktraject doorlopen. Dit onderwerp behandelen we in een aparte paragraaf maar maakt integraal onderdeel uit van het participatieproces.

Afwegingen.
Om te komen tot een visie is na de inventarisatiefase een analysefase doorlopen waarin de consequenties van de ideeën en voorstellen tegen het licht zijn gehouden. De belangrijkste onderwerpen die hierbij behandeld zijn hebben we voor u samengevat.

1. Ruimte maken op de kade voor voetgangers en waterbeleving.

- Parkeren opheffen
Om ruimte te maken voor voetgangers en de relatie met het water te versterken is het nodig om het overgrote deel van het parkeren op de kades en op straat op te heffen. Het beleidsuitgangspunt waarop we dit belangrijke onderdeel van de visie vorm kunnen geven, ligt verankerd in de nota "Parkeren in de Stad; duurzaam bereikbaar!". Aanpassingen in dit beleid hebben direct gevolgen voor de visie. Aan de Diepenring zijn momenteel 374 parkeerplaatsen, waarvan er circa 200 in gebruik zijn bij bewoners. Het verlies aan parkeerplaatsen langs de Diepenring wordt voor bewoners gecompen-

seerd in buurtstallingen. De uitvoering van de plannen en dus het opheffen van de parkeerplaatsen op straat zal gefaseerd plaats vinden. Op de precieze fasering hiervan komen we terug bij de uitwerking van de plannen voor de Diepenring. Voorwaarde hierbij is een passende (tijdelijke) parkeeroplossing.
Bezoekers krijgen prima alternatieve stallingmogelijkheden aangeboden in parkeergarages aan het Boterdiep (1200), Damsterdiep (550) Ossenmarkt (320) en Forum (380). Daarnaast wordt stevig ingezet op alternatieven in de vorm van P&R voorzieningen. Deze alternatieven zijn van groot belang voor het verbeteren van het milieu en de leefbaarheid in de binnenstad.
Het aantal bewonersvergunningen op straat wordt geleidelijk in overeenstemming gebracht met de beschikbare parkeergelegenheid. Omdat de parkeerplaatsen gefaseerd verdwijnen denken we dat we dit kunnen realiseren via natuurlijk verloop voornamelijk doordat mensen verhuizen. Bewoners kunnen gebruik maken van de beschikbare buurtstallingen.
In uitzonderingsgevallen zullen we bij de planuitwerking maatwerk leveren. Het uitgangspunt hierbij is dat het beeld voor de Diepenring overeind blijft. We gaan uit van één rijbaan en fietsstrook om ruimte te maken voor voetgangers.

- Minimaliseren en zoneren van noodzakelijke obstakels.
Op de kade staan allerlei obstakels die voor een deel noodzakelijk zijn. Wij streven naar minimalisatie en clustering om het wandelen op de kade maximaal te faciliteren. De bomen staan niet ter discussie. Waar mogelijk worden zelfs extra bomen gepland of kan extra ruimte tussen de bomen juist nodig zijn om verblijven aan het water te realiseren of accenten (parels) te maken.

De verlichting op de Diepenring kan aan spandraden boven de rijstrook komen, waardoor een veel prettiger verblijfsklimaat ontstaat gedurende de avond en nacht.

- Verblijven en het versterken van de relatie met het water.
Het versterken van de relatie met het water is onmiddellijk een feit als op de kade minder objecten staan. Op het Hoge en Lage der A is dit heel goed voelbaar en zichtbaar. Aan het water is verblijven op de zonkant op enkele plekken een enorme kans. Het sterkst is dat in de zone rondom de Ebbingebrug met als referentie de Reitemakersrijge achter het voormalige Natuurmuseum. In deze visie wordt gekozen voor een nadere ontwikkeling van de "Bimlocatie" en nog enkele andere parels aan het water.

Een meer recreatief gebruik van het water is een belangrijk streven. Dit deel van de Diepenring heeft nu vooral een woonfunctie (schepen en arken) en is van marginale betekenis als het om varen gaat. De vaste Steentilbrug is daarbij de bottleneck. Vanuit deze visie wordt gepleit voor een beweegbare brug, zodat recreatievaart mogelijk wordt via de oostelijke Diepenring in de richting van het Reitdiep. Mocht dat uiteindelijk niet haalbaar zijn dan blijft de wens staan die ook vaak genoemd is in de klankbordgroep om aanlegplaatsen te creëren voor kanovaart of wellicht in de toekomst een watertaxi.

2. Straatprofiel optimaliseren: één rijstrook realiseren.

- Maatvoering en functie.

Momenteel is de 6 meter brede rijbaan van de Diepenring verdeeld in twee rijstroken. Op deze rijbaan wordt gefietst, geparkeerd en is laden en lossen mogelijk. Het autoverkeer rijdt meestal als één sliert over de Diepenring. De beschikbare wegbreedte wordt niet volledig gebruikt, behalve in de opstelvakken bij de verkeerslichten.
Gelet op de verkeershoeveelheid is het niet nodig om te voorzien in twee rijstroken. Als het parkeren op de kade verdwijnt, ontstaat er ruimte aan het water die op een andere manier kan worden benut. De inrichting van de Diepenring is nu nog sterk gericht op doorstroming. Deze visie biedt essentieel meer ruimte om aan de Diepenring te verblijven en sluit aan bij het huidige verkeersgedrag.

- Bereikbare binnenstad.
In deze visie is gekozen voor een rijstrook van 4.50 meter breed (waarvan 1.50 meter beschikbaar is voor fietsverkeer). Doorstroming van doorgaand verkeer op de Diepenring is ondergeschikt aan de bereikbaarheid van de binnenstad. Het accent ligt in deze visie veel meer op bestemmingsverkeer en het primaire proces dat noodzakelijk is voor het functioneren van de binnenstad, zoals goederen- en parkeerverkeer. Bij de drie kruisingen met verkeerslichten is een nadere studie noodzakelijk naar de verkeers-afwikkeling in relatie tot de indeling van de rijbaan.

Het openbaar vervoer (bus en tram) en de hulpverleningsdiensten zullen onderdelen van de Diepenring gebruiken als route en een groter belang hechten aan doorstroming. In geval van nood is het mogelijk dat een hulpvoertuig een auto passeert binnen de gegeven maatvoering. Afstemming hierover met vertegenwoordigers van de hulp-verleningsdiensten heeft plaatsgevonden.

De fietsers zullen nadrukkelijk een eigen veilige en comfortabele positie krijgen op de Diepenring. Laden en lossen op een fietsstrook is niet toegestaan en ongewenst vanuit verkeersveiligheid. De consequentie van een smalle rijstrook in combinatie met een fietsstrook is dat laden en lossen plaats moet vinden op een verbreed trottoir aan de woningzijde. Het laden en lossen moet bij de nadere planuitwerking goed in beeld worden gebracht. Tevens is maatwerk vereist voor parkeren in uitzonderingsgevallen.

- Symmetrie.
Er is gekozen voor een symmetrisch profiel: de binnenzijde en buitenzijde van de Diepenring hebben dezelfde functie en inrichtingsprincipes. Dit is een helder en eenduidig systeem. Bij de Turfsingel en ter hoogte van het Kattendiep is sprake van een bijzondere situatie: openbaar vervoer (tram) in twee richtingen. Bij de nadere uitwerking in een ontwerp vraagt dit om speciale aandacht.

- Materialisering.
In deze visie wordt voorgesteld om aan de binnenstadszijde te kiezen voor gele trottoirs. Aan de buitenkant van de Diepenring ligt rood voor de hand overeenkomstig de materiaalkeuzes die al eerder zijn gemaakt in deze stadsdelen. In de rijbaan komt vanuit milieuoverwegingen (geluidreducerend) asfalt.

Inspraak.
Van 16 oktober tot 4 december jl. heeft de visie ter inzage gelegen en hebben belang-hebbenden kunnen reageren. Op 17 november is een inspraakavond georganiseerd

waarbij belangstellenden mondeling hun mening over de visie konden geven. De schriftelijke reacties konden niet alleen per brief maar ook via een speciaal daarvoor ontworpen reactieformulier via de website worden ingezonden. Zowel een verslag van de inspraakavond als alle schriftelijke reacties zijn verwerkt in het inspraakdocument dat u als bijlage bij deze nota aantreft. Er zijn ca. 40 schriftelijke reacties ingediend. Ten aanzien van de visie waren de reacties verdeeld. Velen vinden het een mooi en goed plan, waarvoor ook waardering is uitgesproken. Deze positieve reacties kwamen vooral van bewonersorganisaties, georganiseerde ondernemers en de fietsersbond. Het gros van de inspraakreacties richt zich tegen het opheffen van parkeren aan de Diepenring. Tijdens de inspraakperiode is tegen het opheffen van parkeerplaatsen door enkele bewoners en ondernemers gericht actie gevoerd door middel van het verspreiden van flyers onder de ruitenwissers van geparkeerde auto's.
De inspraakavond werd bezocht door ca. 80 geïnteresseerden. De inspraak heeft niet geleid tot wezenlijke bijstelling van de visie. Bij de inrichting is het mogelijk maatwerk oplossingen te maken bijvoorbeeld voor parkeren voor gehandicapten. Tevens zullen besluiten over de wijzigingen in de parkeernota integraal worden meegenomen voor de visie Diepenring.
In de visie zijn tekstuele wijzigingen doorgevoerd naar aanleiding van de ingebrachte zienswijze van het GCC en het Woonschepencomité Groningen. Zo pleit dit comité voor een integrale samenvoeging van de uitgangspunten van "Kade tot Kade" in de visie Diepenring. Daarin zou het aantal woonschepen in de kanaalvakken niet mogen wijzigen. Het is echter onmogelijk om het aantal schepen te fixeren, omdat in de visie inzichtelijk is gemaakt dat er keuzes moeten worden gemaakt ten aanzien van de ruimtelijke invulling ten gunste van tram en terrassen aan het water versus woonboten.

Fasering en financiën.
Een eerste schatting heeft uitgewezen dat de herinrichting van het noordelijke- en oostelijke deel van de Diepenring globaal € 10 miljoen zal kosten. Momenteel is € 3,647 miljoen (incl. € 1.1,397 miljoen BDU) voor de eerste fase gereserveerd. Inmiddels hebben we de BDU voor 2010 aangevraagd. Naar verwachting zal deze aanvraag door de provincie worden gehonoreerd. De aanvraag voldoet aan de criteria van de BDU en past binnen het afsprakenkader met de provincie Groningen. Tevens is nieuw beleidsgeld beschikbaar gesteld. De omvang hiervan bedraagt € 2.250.000,-- (stadsmeiergelden 2007 € 250.000,-- en incidenteel nieuw beleid 2009 € 2.000.000,--).
Uw raad heeft ons bij de aanvraag van het plankostenkrediet voor de Steentilstraat en de Diepenring verzocht een uitvoeringsprogramma op te stellen met de focus op bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden. Daarbij heeft u ook aangegeven dat niet kan worden begonnen met de fysieke inrichting voor de Damsterdiepgarage opgeleverd is. Gelet op de strekking van de motie hebben we ervoor gekozen het project in fasen uit te voeren. De planningen van alle grote binnenstadsprojecten (Damsterdiep, Tram, Forum en Oostwand Grote Markt) zijn op elkaar gelegd. Tot 2016 is het onmogelijk om, rekening houdende met de bereikbaarheid voor de aan- en afvoer van bouwmaterialen, het oostelijke deel van de Diepenring op de schop te nemen. Het advies is dan ook om te starten bij de Noorderhaven in plaats van de Steentilstraat. Hiermee voorkomen we problemen met de verkeersafwikkeling. Met het thans beschikbare budget kan naar verwachting 500 tot 600 meter uitgevoerd worden.
Indien u besluit om na vaststelling van de visie over te gaan tot uitvoering van de eerste fase zal gestart worden met de detailuitwerking per kanaalvak en stelt u de benodigde

kredieten hiervoor beschikbaar.
De eerste uitvoeringswerkzaamheden kunnen in dat geval in het najaar van 2010 starten. We combineren de uitvoeringswerkzaamheden aan de Diepenring met de aanpak van de kademuren langs de Diepenring. In de begroting 2010 is hiervoor een bedrag van
€ 950.000,- beschikbaar gesteld. Door deze werkzaamheden te combineren kunnen we de werkzaamheden efficiënter uitvoeren.

Communicatie tijdens de uitvoering.
Momenteel loopt er een aantal autonome uitvoeringsprojecten op de Diepenring die een eigen communicatietraject hebben doorlopen. Op het moment dat een kanaalvak als deelproject van de visie Diepenring wordt aangepakt, komen alle uitvoeringswerkzaamheden onder dezelfde communicatieparaplu. Dit brengt niet alleen duidelijkheid naar de directe woonomgeving ook voor de interne afstemming van verschillende projecten op dezelfde locatie is dit bevorderlijk.
Het bundelen van het communicatietraject gebeurt vanaf het moment dat de visie voor de Diepenring is vastgesteld en de kredieten voor de uitvoering zijn verstrekt.
Voor de eenduidige communicatie wordt de huidige website over de Diepenring omgebouwd naar een uitvoeringssite met actuele zaken op het gebied van herinrichting en besluitvorming. De site biedt bezoekers tevens de mogelijkheid om achtergrondinformatie op te vragen. Zo mogelijk worden links aangebracht naar projecten die elders op of in de omgeving van de Diepenring spelen. Bewonersbrieven en een bereikbare directievoerder completeren vervolgens een effectieve communicatiemix. Klachten en vragen krijgen een eigen brievenbus via de website.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:
I . kennis te nemen van het inspraakverslag;
II. de visie Diepenring vast te stellen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

Dr. J.P. (Peter) Rehwinkel. H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - GR09.2122241

RAADSVOORSTEL:
2009-2010
Ons kenmerk: RO 09.2055761

Registratienummer : GR 09.
Ingekomen op :

Onderwerp: Parkeernota "Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar"

Groningen,

Aan de raad,

In juni 2009 hebben wij ingestemd met de concept parkeernota "Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar" en deze vrijgegeven voor de inspraakprocedure. Tevens is de concept parkeernota besproken in de raadscommissie Beheer en Verkeer van 1 juli 2009.

In de parkeernota wordt een accent gelegd op de aspecten duurzaamheid (waaronder leefbaarheid) en aantrekkelijkheid. Belangrijk is de basisgedachte dat parkeren geen vanzelfsprekend recht is, maar een voorziening die moet concurreren met ander ruimtegebruik en waarvoor een prijs betaald moet worden.

Het voorgestelde parkeerbeleid blijft gebaseerd op het huidige parkeersysteem in de stad Groningen. In het centrumgebied bieden we beperkte parkeergelegenheid aan voor bezoekers, tegen een relatief hoog tarief. We stimuleren het gebruik van parkeergarages, zowel voor bezoekers als voor bewoners. Het parkeren van binnenstadbewoners willen we meer faciliteren in buurtstallingen. In de woonwijken buiten het centrum is de parkeergelegenheid vooral bestemd voor bewoners. Toekomstige grootschalige uitbreiding van parkeergelegenheid vindt vooral plaats op P+R terreinen. Daar kan voor een langere periode en tegen een relatief laag tarief worden geparkeerd.

De belangrijkste maatregelen in de nieuwe parkeernota zijn:
- in de binnenstad gaan we het parkeren op straat verder terug brengen. Het aantal parkeervergunningen voor bewoners wordt daarmee in overeenstemming gebracht;
- er komt meer ruimte voor bewonersparkeren in garages en de kwaliteit van deze garages wordt aangepakt. Daarvoor moet een kostendekkende prijs betaald worden;
- in de wijken pakken we de parkeerproblemen proactief op;

- wanneer zich in wijken in de avond en nacht parkeerproblemen voordoen gaan we over tot het beperken van het aantal uit te geven vergunningen (per wijk en huishouden) of het verhogen van de prijs voor een tweede vergunning;
- uitbreiding van parkeergelegenheid vindt vooral plaats op goed bereikbare P+R-locaties aan de randen van de stad. Daar zal nadrukkelijk aandacht komen voor kwaliteit van de voorzieningen;
- fietsparkeren wordt onderdeel van het gemeentelijk parkeerbeleid. Wij besteden hieraan de komende jaren veel aandacht;
- daarnaast besteden we aandacht aan informatievoorziening, geleiding van verkeersstromen en marketingactiviteiten.

Deze nieuwe ambities kosten geld. Ons uitgangspunt is dat deze kosten gefinancierd dienen te worden binnen het Parkeerbedrijf. Dit uitgangspunt is nieuw in deze parkeernota. Hiermee bereiken we dat de gebruiker betaalt en er minder druk is op onze algemene middelen. Met name dat laatste is van belang gelet op de krimpende overheidsfinanciën. Zo overweegt het kabinet bijvoorbeeld de BDU uitkering te korten.

De nieuwe ambities maken een verhoging van de tarieven noodzakelijk. Voor een totale dekking van de nieuwe maatregelen en het bestaande exploitatietekort is een tariefstijging van 30% nodig. Gelet op de ruimte van onze parkeertarieven ten opzichte van andere grotere gemeenten, stellen we voor de tarieven voor buurt-stallingen kostendekkend te maken en alle overige tarieven in twee stappen te verhogen met 25%. Met de verhoogde tarieven komen we in de middenmoot van de grotere steden terecht.

Inspraak.
Het rapport "Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar" heeft vier weken ter inzage gelegen bij het Gemeentelijk Informatiecentrum GIC en de dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.
De inspraakperiode liep van 13 augustus 2009 tot en met 14 september 2009.
Op 25 augustus 2009 heeft bij de dienst RO/EZ van de gemeente Groningen een inspraakavond plaatsgevonden.
De schriftelijke inspraak heeft van 24 personen en instanties een reactie opgeleverd. Tijdens de mondelinge inspraak (inspraakavond) hebben 12 personen en instanties een reactie gegeven. Van deze 36 personen zijn in totaal 73 verschillende reacties binnengekomen.

In de nota reactie en commentaar "Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar" zijn alle reacties gerubriceerd en door ons voorzien van commentaar. De reacties hebben voornamelijk betrekking op de tarieven voor buurtstallingen, het parkeren in de binnenstad en de invoering van betaald parkeren in de wijken. Deze punten lichten we hieronder toe. Voor de overige reacties verwijzen we u naar de nota reactie en commentaar.

Tarieven buurtstallingen.
Een aantal insprekers stelt vragen en maakt bezwaar bij de voorgenomen verhoging van de tarieven voor buurtstallingen van € 39,22 per maand naar € 70,-- per maand.

Uw raad heeft twee jaar geleden besloten tot de verhoging van de tarieven naar € 85,-- per maand (marktconform). Dit besluit is nog niet uitgevoerd omdat duidelijk werd dat er verschillende soorten overeenkomsten voor buurtstallingen waren. Hierna zijn we opnieuw met de buurtstallinghouders in gesprek gegaan. Naar aanleiding daarvan zijn we afgestapt van het uitgangspunt dat de tarieven voor buurtstallingen meer marktconform moesten worden. Vooral omdat we de woonfunctie in de binnenstad willen versterken. We vinden wèl dat de buurtstallingen ten minste kostendekkend moeten zijn. Daarom stellen we voor om het tarief voor buurtstallingen in twee stappen te verhogen naar € 70,-- per maand in 2011.

Een aantal insprekers geeft aan dat het tariefverschil tussen een vergunning voor straatparkeren (€ 201,-- per jaar) en een abonnement voor de buurtstalling (€ 840,-- per jaar) erg groot is.
Hier zit inderdaad een spanningsveld. Daarbij merken we wel op dat de kwaliteit die met de buurtstallingen geboden wordt, hoger is dan het straatparkeren. Auto’s staan droog, schoon, veilig, afgesloten en iedereen heeft een eigen parkeerplaats. De kosten van de gebouwde voorzieningen zijn ook hoger. Hierbij gaat het om kosten voor beheer, onderhoud en kwaliteitsverbetering.

Parkeren binnenstad.
Een aantal insprekers maakt zich zorgen over de consequenties van de voorgenomen maatregelen in de binnenstad. Het gaat met name om de verschuiving van straatparkeren naar parkeren in garages.
De kern van ons parkeerbeleid in de binnenstad richt zich primair op het versterken van de aantrekkelijkheid van het verblijfsklimaat. Dit doen we door zowel bewoners als bezoekers te stimuleren gebruik te maken van parkeergarages. We willen dit bereiken door het aantal plekken op straat terug te brengen en tegelijk ruimte te bieden in parkeergarages en buurtstallingen.
De groei van de bezoekers van de binnenstad vangen we op met de nieuwe garages aan Boterdiep, Damsterdiep en onder het Forum. Bij het bepalen van de capaciteit van deze parkeergarages is hiermee rekening gehouden. Dit is ook opgenomen in een bijlage bij het stedenbouwkundig plan "Damsterdiep weer binnenstad". Bij de besluitvorming over het Damsterdiep hebben we aangegeven dat na het gereedkomen van de Damsterdiepgarage de parkeerplekken aan de Diepenring worden opgeheven.

Het verdwijnen van parkeerplekken in de binnenstad betekent dat er minder parkeervergunningen kunnen worden afgegeven. Mensen die nu een vergunning voor straatparkeren hebben, kunnen deze houden. Zij hebben de keuzevrijheid om al dan niet in een buurtstalling te gaan staan. Het aantal vergunningen wordt teruggebracht via een uitsterfconstructie.

Invoering betaald parkeren.
Een aantal insprekers maakt zich zorgen over de invoering van betaald parkeren in wijken waar nu geen parkeerprobleem is.
In de parkeernota geven we aan dat we het betaald parkeren gaan uitbreiden. Hiermee willen we de leefbaarheid in de woonwijken vergroten. We houden scherp in de gaten waar parkeer- en leefbaarheidproblemen (dreigen te) ontstaan, zodat we tijdig (preventief) maatregelen kunnen nemen. Met het opstellen van een parkeerplan per

wijk pakken we de parkeersituatie actief aan. Het overleg met bewoners en zoeken naar draagvlak is nadrukkelijk onderdeel van deze aanpak.

In wijken waar geen problemen zijn en ook niet verwacht worden, gaan we niet over tot invoering van betaald parkeren.

Een aantal insprekers verwacht parkeerproblemen met de beperking van het aantal vergunningen tot 1 per huishouden.
Het beperken van het aantal vergunningen dan wel het verhogen van de prijs van de tweede vergunning heeft als doel de openbare ruimte rechtvaardig te verdelen. Een situatie waarbij sommige bewoners meerdere vergunningen hebben en nieuwe bewoners geen vergunning kunnen krijgen, willen we voorkomen.

Wat hebben we met de inspraak gedaan?
In de definitieve versie van het rapport "Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar" zijn naar aanleiding van de inspraakreacties de volgende inhoudelijke wijzigingen aangebracht:

- aandacht voor de aansluiting van de P+R terreinen op het fietspadennetwerk;
- de kwaliteitsverbetering van de ruimte voor de voetganger, door beperking van het straatparkeren wordt steviger benadrukt;
- het onderwerp mensen met een fysieke beperking (waaronder gehandicapten-parkeren) is opgenomen in het parkeerbeleid. Daarbij is ook het onderzoek naar de toegankelijkheid van de binnenstad betrokken;
- in afbeelding 5: in uitbreiding betaald parkeren is een kleine correctie aangebracht. Het gebied betaald parkeren toekomst is uitgebreid met het gebied Kop van Oost aan de Sontweg.

Verder zijn tekstuele wijzigingen aangebracht op het gebied van de benamingen van wijken, consistent gebruik van terminologie voor type wijken en spelfouten.

Financiën.
Het onderstaande overzicht geeft de financiële effecten van de nieuwe ambities van de parkeernota en de voorgestelde tariefsverhogingen. Ook laat het overzicht het effect op de reserve van het parkeerbedrijf zien. In totaal gaan we voor ruim 18 miljoen euro investeren in de nieuwe ambities. De structurele lasten van deze ambities lopen op tot 1,3 miljoen euro. De tariefsverhoging is enerzijds nodig voor de financiering van de nieuwe ambitie. Anderzijds is deze ook nodig om het financiële beeld van het Parkeerbedrijf te verbeteren. Daarbij is ook de reserve van het Parkeerbedrijf nog niet op het gewenste niveau (vooralsnog is dit 6 miljoen euro).

Nog niet alle ambities zijn financieel vertaald en opgenomen in het onderstaande financiële beeld. Zo is voor de investering in dynamisch verkeersmanagement nog geen investeringsbedrag. De omvang hiervan is nog moeilijk in te schatten, maar wel duidelijk is dat het om aanzienlijke bedragen gaat.

6

Verloop reserve parkeerbedrijf

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Stand reserve per 1/1	3.954	2.790	2.751	2.111	1.271	854	1.921	3.236
Resultaat parkeerbedrijf zonder nieuwe maatregelen	-1.964	-1.146	-2.207	-2.237	-1868	-439	-248	36
Kosten nieuwe maatregelen	-280	-573	-1.083	-1.306	-1306	-1306	-1.306	-1.306
Effect voorgestelde extra tariefstijging		1.680	2.650	2.703	2.757	2.812	2.868	2.926
Toevoeging (ROP en primitieve onttrekking 2008)	1.080							
resultaat parkeerbedrijf met nieuwe maatregelen en voorgestelde tariefstijging	-2.244	-39	-640	-840	-417	1.067	1.314	1.656
Verloop reserve parkeerbedrijf	2.790	2.751	2.111	1.271	854	1.921	3.236	4.892

Begrotingswijziging.

In deze parkeernota stellen we voor de tarieven te verhogen en een aantal nieuwe ambities vast te stellen. In de onderstaande begrotingswijziging stellen we voor om de lasten en baten als gevolg hiervan te verhogen.
Daarnaast stellen we voor een investeringskrediet van € 350.000,-- beschikbaar te stellen voor het verbeteren van de fietsflat op het hoofdstation. De kapitaallasten hiervan worden gedekt uit het Parkeerbedrijf.

Investeringskrediet fietsflat (2009).

Begrotingswijziging 2009

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Naam voorstel	Parkeernota: verbeteren fietsflat
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Investering
Tijdsplanning krediet	2009-2010

Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.06	Parkeerbedrijf	350.000		350.000-			350.000-
	Totalen begrotingswijziging	**350.000**	**-**	**350.000-**	**-**	**-**	**350.000-**

7

Verhoging parkeertarieven en extra lasten maatregelen parkeernota (2010)

Begrotingswijziging 2010

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Naam voorstel	Aanpassing Verordening parkeerbelastingen 1991 en legesverordening: verhoging parkeertarieven
Incidenteel / Structureel	Structureel
Soort wijziging	Exploitatie

Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.06	Parkeerbedrijf	290.000	950.000	660.000	660.000		-
	Totalen begrotingswijziging	**290.000**	**950.000**	**660.000**	**660.000**	**-**	**-**

Inhoudelijke toelichting op de begrotingswijziging

De exploitatie van het parkeerbedrijf heeft een negatief begrotingssaldo in 2010. Door de maatregelen genoemd in de parkeernota wordt dit resultaat nog negatiever. Het tekort op het parkeerbedrijf is structureel. De bestemmingsreserve is ook niet toereikend om de structurele tekorten volledig te compenseren. Voor de financiering van de nieuwe maatregelen én het bestaande exploitatietekort wordt voorgesteld om de tarieven te verhogen.

In de vorenstaande begrotingswijziging worden de baten verhoogd met € 950.000,-- . De totale extra opbrengst van de tariefsverhoging in 2010 komt uit op 1,680 miljoen euro. Het verschil tussen deze bedragen is € 730.000,--. Dit is de nominale tarief-stijging van de parkeertarieven in 2010. Deze is al opgenomen in de begroting 2010.

Aan de lastenzijde zijn de lasten van de investeringen in P+R terreinen nog niet opgenomen. Voor deze investeringen volgt een afzonderlijk raadsvoorstel.

Wij stellen u voor te besluiten:

I. kennis te nemen van de inspraakreacties op het concept Parkeerbeleid en in te stemmen met het commentaar daarop van het college;
II. de definitieve rapportage "Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar" vast te stellen;
III. in 2009 een krediet van € 350.000,-- beschikbaar te stellen voor de verbetering van de fietsflat op het hoofdstation, waarvan de kapitaallasten van € 35.000,-- worden gedekt uit het Parkeerbedrijf;
IV. de gemeentebegroting 2009 en 2010 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

Dr. J.P. (Peter) Rehwinkel. H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - GR09.2122228

RAADSVOORSTEL:
2009-2010
Ons kenmerk: RO 09.2067788

Registratienummer : GR 09.
Ingekomen op :

Onderwerp: Vaststellen wijzigingen Verordening parkeerbelastingen en de Legesverordening n.a.v. parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar"

Groningen,

Aan de raad,

In de parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar" worden verschillende ambities geformuleerd. De komende jaren wordt flink ingezet op duurzaamheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid. Om deze 3 doelstellingen te behalen zal geïnvesteerd moeten worden in dynamisch verkeersmanagement, regulering parkeerdruk, ontwikkeling nieuwe P+R-locaties, upgrade van bestaande P+R-locaties en op het gebied van fietsparkeren.

De financiering van de nieuwe maatregelen én het bestaande exploitatietekort van het Parkeerbedrijf dient plaats te vinden uit een verhoging van alle tarieven.
In 2010 worden de tarieven met 15% verhoogd. De achtergrond van deze verhoging is terug te vinden in de bovengenoemde parkeernota.
De wijziging betreft zowel het verhogen van de parkeertarieven op straat als ook een verhoging van de vergunningen en ontheffingen.

De financiële effecten van deze tariefsverhoging zijn opgenomen in de parkeernota "parkeren in stad, duurzaam bereikbaar". Daarbij is ook de begrotingswijziging opgenomen waarbij de baten in de begroting worden verwerkt.

Met dit voorstel stellen wij u voor de verordening tot wijziging van de Verordening Parkeerbelastingen 1991 en de Legesverordening vast te stellen.

Voorstel.
Op grond van vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:
I. de verordening tot wijziging van de Verordening parkeerbelastingen vast te stellen;
II. de verordening tot wijziging van de Legesverordening vast te stellen;

III. de besluitenpunten I. en II. bekend te maken door plaatsing in het gemeenteblad en te publiceren in de Groninger Gezinsbode

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,	de secretaris,
Dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.	H.P. Bakker.

Bestuursdienst

Afdeling Programmabureau Duurzaamste stad
Onderwerp Wereldtentoonstelling Duurzame Energie 2014 niet haalbaar

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

Telefoon (050) 367 10 64 Bijlage(n) -- Ons kenmerk MD 09.2081565
Datum 20 NOV 2009 Uw brief van -- Uw kenmerk --

Geachte heer/mevrouw,

In deze brief informeren we u over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden van een wereldtentoonstelling duurzame energie in 2014. In hoofdlijnen komt de conclusie van het onderzoek neer op een gebrek aan draagvlak bij de lokale partners voor een dergelijk evenement. Wel scharen partners zich achter de uitgangspunten.

Quick-scan
De RuG, Hanzehogeschool en de gemeente Groningen hebben conform ons besluit van 8 mei 2008, samen met de provincie Groningen, de gemeente Eemsmond en de Gasunie een Quick scan laten uitvoeren om te onderzoeken of en hoe het initiatief van een wereldtentoonstelling duurzame energie 2014 in de gemeente Groningen nader kan worden uitgewerkt. Aanleiding vormde de motie van de PvdA. Kernvraag was "of en hoe het initiatief van een wereldtentoonstelling duurzame energie 2014 in de gemeente Groningen nader kan worden uitgewerkt". Het jaar 2014 was gekozen omdat dat jaar vanaf 2008 gerekend precies halverwege is tot aan het jaar 2020, het jaar waarvoor op allerlei niveaus doelstellingen voor duurzame energie, energiebesparing en CO_2-emissiereductie worden vastgesteld. Bovendien is in dat jaar het 400-jarig jubileum van de Rijksuniversiteit Groningen, wat mogelijkheden biedt om activiteiten te combineren.

Resultaten
Het onderzoek bestond uit een veldonderzoek, waar met 14 relevante stakeholders[1] gesprekken zijn gevoerd. Hieruit zijn 3 varianten geselecteerd. De varianten onderscheidden zich van karakter, doelgroep, locatie, bezoekersaantallen en kosten. De geïnterviewde stakeholders zijn: EVD (economische voorlichtingsdienst), Akzo Nobel, SenterNovem, IBM, Shell, E-ON, IVEM-RUG, NOA, Seinen Project Development, Gasunie, Stichting Energy Valley, Rabobank West-Groningen, NOM en Essent. Het noorden, de 'Energy Valley', wordt als een logische plek gezien voor

[1] Er waren 17 stakeholders geselecteerd, waaronder energiebedrijf RWE, Wubbo Ockels en de Hanzehogeschool. Zij waren echter verhinderd.

SE.4.C

Volgvel 1 van 2
Onderwerp Wereldtentoonstelling Duurzame Energie 2014

Gemeente Groningen

een Wereldtentoonstelling Duurzame Energie met o.a. het Energieakkoord, jaarlijkse Energy Convention, Zerniketerrein, Brundtland centrum afsluitdijk (plannen) en duurzaam Groninger Forum (plannen).
Het zwaartepunt van de organisatie en financiering dient bij de markt te liggen. De overheid faciliteert en financiert vanuit haar ondersteunende en stimulerende rol.

Op grond van de overwegingen dat de Wereldtentoonstelling 2014 *onderscheidend* moet zijn van reeds georganiseerde congressen, symposia en prijsvragen rond duurzame energie, *interactief* moet zijn en *beleefd* moet worden, werd variant B geadviseerd door het adviesbureau. Bij deze variant heeft de Wereldtentoonstelling het karakter van een broedplaats met hoog creatief karakter, wordt gemikt op de consument, professional en de Young High Potential en zou de Suikerunielocatie als basis kunnen dienen met verbindingen naar locaties in Noord-Nederland. Het bezoekersaantal dat wordt genoemd, is 750.000-1.500.000 en de geschatte kosten 10-20 miljoen. De tijdsduur zal 1-2 maanden zijn. Deze getallen worden echter niet onderbouwd en lijken niet reëel.

Draagvlak
In de staten van de provincie Groningen wordt de uitkomst van de Quick Scan niet breed gedragen. De raad van de gemeente Eemsmond heeft besloten deel te nemen aan het uitwerken van variant B, mits de overige opdrachtgevers ook deelnemen. De Gasunie heeft laten weten dat de Wereldtentoonstelling niet prioriteit heeft. Ook bij de Akkoord van Groningen partners mist draagvlak. Draagvlak en commitment bij de stakeholders in de stad, de kennisinstellingen en grote bedrijven in de regio die dit zouden moeten trekken, is absoluut noodzakelijk.

Omdat er geen duidelijke signalen zijn van een gedeeld draagvlak bij de lokale partners voor een Wereldtentoonstelling, hebben we bedenkingen bij een Wereldtentoonstelling. Kort gezegd, zou een Wereldtentoonstelling het feestje moeten zijn van de grote bedrijven en kennisinstellingen, waarbij de overheid vooral een faciliterende rol heeft. Een dergelijke ontwikkeling in de markt ontbreekt. We denken dan eerder aan een regionaal evenement dat wel een zwaartepunt kent in de stad, maar veel meer inzet op het verbreden en verbinden van bestaande initiatieven.

Omdat we ons wel achter de uitgangspunten van de onderzochte Wereld-tentoonstelling scharen, zijn we in gesprek met het Forum om alternatieven te verkennen.
Wij verwachten u hiermee op dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester de secretaris

SP

Aanbesteden in het Openbaar Vervoer

Discussiestuk

SP Fractie Gemeenteraad Groningen

5 januari 2009

Bijlage

Inleiding

Op 1 januari 2007 is de wet Personenvervoer 2000 (Wp2000) in zijn huidige vorm in werking getreden. Bedoeling van de wet was het introduceren van de marktwerking in het openbaar vervoer teneinde de toenemende kosten van het openbaar vervoer te kunnen beheersen. De wet verplicht provincie en gemeenten om het openbaar vervoer te laten uitvoeren door een vervoersbedrijf dat de concessie hiervoor heeft gekregen via een proces van aanbesteding.

De Nederlandse wet liep vooruit op verwachte Europese regelgeving. Naar nu blijkt, gaat de wet verder dan de huidige Europese regelgeving die in een aantal gevallen de mogelijkheid biedt om concessies te gunnen zonder aanbesteding.

Inmiddels is in het vervoersgebied van de gemeente Groningen (in samenwerking met de provincie Groningen en Drenthe verenigd in het OV Bureau) de nieuwe concessie gegund aan vervoersbedrijf QBuzz, dat de komende zes jaar het vervoer gaat verzorgen. Opnieuw zijn de vele nadelen duidelijk geworden die aan een dergelijke aanbesteding kleven, zoals: de kosten die aanbestedingproces met zich meebrengt, de aanbesteding bleek duurder dan verwacht en het personeel maakte een periode van onzekerheid door.

Openbaar Vervoer is wat de SP betreft te belangrijk om aan de onzekerheid van de markt over te laten. Daar moeten we op termijn vanaf. Wat de SP betreft moet de stad Groningen het voortouw nemen in het afschaffen van de marktwerking in het Openbaar Vervoer. We moeten kijken hoever we kunnen gaan, lef tonen. Het liefst door in de toekomst helemaal niet meer aan te besteden maar in ieder geval door te kiezen voor het onderbrengen van personeel en materieel in een BV. We hebben tijd genoeg, over zes jaar loopt de huidige concessie pas af. Maar ook op korte termijn hebben we keuzes te maken. Wanneer er in Groningen gekozen wordt voor een tram is dat hét moment om dat deel van het Openbaar Vervoer weer in eigen hand te nemen.

Het aanbestedingsproces

In algemene zin kun je stellen dat met de voorbereiding en de aanbesteding van openbare diensten om de zoveel jaar veel geld is gemoeid dat ten laste van de gemeente komt. Daarbij kun je denken aan de ambtelijke inzet voor het maken van het bestek, de aankondiging van de aanbestedingsprocedure, de verwerking van de offertes van de deelnemende vervoersmaatschappijen en het onderzoek naar en vergelijking van de concessies op onderdelen. Ook het proces van gunning van de concessie vergt veel ambtelijk en bestuurlijk overleg, tijd en dus geld.

Voorstanders van de marktwerking schermen met argumenten als meer concurrentie en daarmee de hogere kwaliteit en de lagere kosten voor de gebruikers. Maar het tegendeel is het geval bleek bijvoorbeeld ook uit de overgang van Arriva naar QBuzz.

Al bij de inschrijving werd duidelijk dat geen enkel vervoersbedrijf een offerte kon of wilde bieden op of onder het bedrag dat het OV-bureau had vastgesteld. De ontbrekende miljoenen moesten alsnog door de deelnemende overheden worden bijgelegd. Maar uiteindelijk zijn de meerkosten groter dan dat.

Om bij het voorbeeld van Arriva naar QBuzz te blijven:

- QBuzz neemt eigen depots in gebruik en daardoor blijven de gebouwen van Arriva ongebruikt achter.
- QBuzz besteedt het onderhoud aan het materieel uit, waardoor werkplaatsen overbodig zijn en technisch personeel wordt ontslagen.
- QBuzz zet nieuwe bussen in voor haar vervoer. De bussen van Arriva zijn daarmee overbodig geworden: een enorme kapitaalvernietiging.

Werknemers en passagiers betalen de prijs

De hoogste prijs van het aanbestedingscircus wordt betaald door de werknemers. Elke zes jaar is weer onzeker wat er met hun baan gebeurt.

Bij elke overname van de oude naar de nieuwe vervoerder probeert de nieuwe vervoerder de arbeidsvoorwaarden voor haar nieuwe werknemers te veranderen (en meestal niet te verbeteren!).

- De tijdelijke werknemers verliezen in eerste instantie hun werk. Of ze dat terugkrijgen is afhankelijk van de behoefte van het nieuwe vervoersbedrijf.
- Voor iedere werknemer is het de vraag wat de standplaats wordt. Een nieuwe standplaats kan een langere reistijd van en naar het werk betekenen.

Maar ook voor de passagiers heeft de overgang naar een nieuw vervoersbedrijf consequenties. Bij elke aanbesteding is het weer de vraag wat de gevolgen voor de reizigers zijn. Bij een aanbesteding die goed loopt kunnen de gevolgen meevallen. Maar bij een aanbesteding die niet goed verloopt, kunnen de gevolgen groot zijn. Wanneer een vervoerder door een te lage

inschrijving de exploitatie niet sluitend kan krijgen, verdwijnen buslijnen, gaat de frequentie dat bussen rijden omlaag of gaan de tarieven omhoog. Kortom:

- De marktwerking in het openbaar vervoer levert niet de verwachte hogere kwaliteit en lagere prijzen voor de gebruikers en ook niet de besparing in de kosten van deelnemende gemeenten en provincies.
- De negatieve gevolgen voor de werknemers in het openbaar vervoer zijn groot.
- Er vindt aanzienlijke kapitaalvernietiging plaats als gevolg van de overgang van een oude naar een nieuwe concessiehouder.
- De kosten van iedere aanbesteding door ambtelijke en bestuurlijke inzet en ten gevolge van eventuele beroepsprocedures zijn aanzienlijk.

Ontwikkelingen elders

Hoewel de Europese regelgeving de marktwerking in de dienstverlening probeert op te leggen, laat die regelgeving ruimte voor alternatieve manieren om de dienstverlening regionaal te organiseren. Nederland is bij haar streven te anticiperen op de Europese regelgeving veel te ver gegaan met alle negatieve gevolgen van dien. Andere landen en regio's hebben een heel andere invulling gegeven aan de Europese regels. Zo is in Parijs openbaar vervoer geen commercieel terrein maar een recht. Parijs heeft het materieel en haar personeel dan ook ondergebracht in een aparte BV. De aanbesteding heeft daardoor alleen gevolgen voor de leiding van dat bedrijf. Die wordt vervangen, personeel en materieel blijven onaangeroerd.

Op een andere plaats en een ander terrein van dienstverlening, de WMO, hebben de Twentse gemeenten Dalfsen, Ommen, Raalte, Staphorst en Zwartewaterland Raalte de Europese aanbestedingregels naar eigen inzicht 'gebogen'. In plaats van een aanbesteding hebben ze een aantal vergaderingen georganiseerd, waarvoor mogelijke aanbieders via krantenadvertenties werden uitgenodigd. Tijdens deze vergaderingen hebben aanbieders, WMO-raden, het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad een convenant opgesteld en de leveranciers die zich aan dit convenant met kwaliteitseisen wilden verbinden, hebben uiteindelijk een contract in de wacht gesleept. Hoe Brussel en Den Haag hierop reageren en of er juridische procedures zullen volgen, wordt afgewacht.

De SP-fractie in de Groningse gemeenteraad stelt voor dat Groningen in de toekomst het voorbeeld van de Twentse gemeenten volgt en voor het organiseren van het openbaar vervoer en andere openbare dienstverleningen haar eigen plan trekt. Daarmee zoekt de gemeente Groningen de grenzen van de mogelijkheden op, zo kan de wet door het creëren van jurisprudentie wellicht worden aangepast. Het vereist durf om op deze manier de Europese en nationale wetgeving juridisch te toetsen. Het kan ook financiële consequenties hebben, omdat procederen een kostbare aangelegenheid is. Daartegenover staat dat het aanbesteden zoals dat nu gebeurt ook veel geld kost en ook niet vrij is van procedures die bedrijven die de concessie verliezen aanspannen. Bovendien is het de enige manier om te laten inzien dat marktwerking en aanbesteding niet de oplossing is van alle kwalen. Integendeel: de kwalen vaak verergert.

Wat te doen ?

De enige conclusie die de SP dan ook kan trekken is dat de aanbesteding van het openbaar vervoer moet verdwijnen. Daartoe moet de Nederlandse Wet op het Personenvervoer worden aangepast. Maar wat de SP betreft wachten we daar in Groningen niet op, in Groningen moeten we de grenzen van de wetgeving opzoeken.

De voorkeur van de SP gaat er naar uit dat er na de concessieperiode van Qbuzz niet opnieuw aan wordt besteed. Het openbaar vervoer zou dan opnieuw in gemeentelijke handen komen. Dat is de meest radicale keuze die ook het meeste risico oplevert. Wat de SP betreft is het de moeite waard om de komende zes jaren te gebruiken om naar deze keuze toe te werken. Mocht dit niet haalbaar zijn dan ligt de keuze voor een tussenoplossing voor de hand. Het zogenaamde 'Parijse model'. We richten een BV op waarin het personeel materieel worden ondergebracht. Als er na zes jaar toch weer moet worden aanbesteed, dan kunnen vervoersbedrijven dat doen onder de voorwaarden van het gebruik van deze BV. Is de concessie eenmaal gegund, dan kunnen de vervoersbedrijven naast gemeentelijke en provinciale bestuurders deel uitmaken van het bestuur van de BV en op die manier hun invloed hebben op beleid, investeringen en arbeidsvoorwaarden.

Maar er is al eerder een moment waarop we, in ieder geval gedeeltelijk, af kunnen van de marktwerking in het Openbaar Vervoer. Een eerste stap naar eigen openbaar vervoer in de stad. Wanneer de tram daadwerkelijk in Groningen zou gaan rijden worden we voor deze keuze gesteld. Dat is dan ook het moment om te kijken hoe wij als gemeente het tramvervoer in eigen hand kunnen houden. Daarop kunnen we dan de komende jaren voortbouwen om zo op termijn het openbaar vervoer weer geheel zelf te kunnen uitvoeren.

Bestuursdienst

gemeente Groningen

Afdeling Strategie en Ontwikkeling
Onderwerp afhandeling moties begroting 2010

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

Wij zijn met het openbaar vervoer bereikbaar, buslijnen 1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over vertrektijden krijgt u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden.

E-mailadres
bestuursdienst@bsd.groningen.nl

Website
www.groningen.nl

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 76 18 Bijlage(n) Ons kenmerk BD 09.2093431

Datum - 2 DEC 2009 Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Op 19 november 2009 (BD 09.2093431) hebben wij u geïnformeerd over de afhandeling van amendementen en moties. Tussen vaststelling van de brief door ons college en verzending aan u zijn de door ons aangebrachte correcties niet verwerkt.
Hierom volgt hierna de aangepaste brief. De wijzigingen zijn voor u gemarkeerd.

Op 11 november 2009 behandelde uw raad de begroting 2010. U heeft tijdens deze raadsvergadering een aantal moties en amendementen aangenomen. In deze brief geven wij aan hoe wij deze willen afhandelen.

1. **Motie dekking G-kracht**
   In deze motie verzoekt uw raad ons een herziene versie van het actieplan 'Alle hens aan dek' voor te leggen, zodanig dat de dekking van de kosten voor het uitvoeren van 'Bedrijfsfacilitering MKB en grote werkgevers' en Sociale werkgelegenheid, is verzekerd.

   Wij komen eind november met een voorstel over de inzet van het participatiebudget voor 2010. We kijken dan naar reguliere re-integratieactiviteiten maar ook naar wat we nog overeind kunnen houden van 'Alle hens aan dek'. De in de motie gevraagde 290 duizend euro voor activiteiten binnen G-kracht zullen daar een onderdeel van zijn. Deze activiteiten moeten uiteraard wel voldoen aan de criteria van het P-budget.

2. **Motie Eurosonic/Noorderslag**
   De motie behelst de bijdrage voor het festival Eurosonic/Noorderslag

2096733

SE.4.C

(exclusief EBBA) voor de periode 2011-2012 op 150 duizend euro vast te stellen.

[*Wij zullen het nieuwe college verzoeken deze motie te betrekken bij de begrotingen 2011 en 2012.*

3. **Amendement subsidie Eurosonic/Noorderslag**
Met het amendement stelt uw raad 30 duizend euro beschikbaar aan de organisatie van het festival Eurosonic/Noorderslag 2010 en u dekt dit uit de post onvoorzien 2009.

[*Wij zullen de begroting overeenkomstig wijzigen.*

4. **Motie aanbodversterking Binnenstad**
De motie verzoekt ons een nieuw voorstel te maken om de leegstand van winkelpanden zoveel mogelijk te voorkomen.

Wij zullen daartoe in mei 2010 een voorstel aan uw raad voorleggen.

5. **Amendement Ebbingekwartier**
[Met het amendement wordt een bedrag van 250 duizend euro –hoewel
[de optelsom hierop niet uitkomt- beschikbaar gesteld voor de voortgang van de ontwikkelingen in het Ebbingekwartier. De dekking voor dit bedrag komt uit de post onvoorzien 2009.

[*Wij zullen de begroting overeenkomstig wijzigen.*

6. **Motie gemeentelijke klimaattop**
De motie verzoekt ons binnen een half jaar een klimaattop te organiseren voor ondernemers waar gemeente en ondernemers afspraken kunnen maken om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. De afspraken worden vastgelegd in een verklaring.

Wij gaan in overleg met de bedrijvenorganisaties in de stad (VNO/NCW, MKB-Noord, KvK, GCC) en het overkoepelend overleg van bedrijvenverenigingen OBGG over de mogelijkheden tot het organiseren van een dergelijke bijeenkomst en zullen in de eerste helft van 2010 uw raad rapporteren over de uitkomsten van het overleg.

7. **Motie windmolens plaatsen in Groningen**
Deze motie behelst een verzoek om de mogelijkheden te onderzoeken hoge windmolens binnen de grenzen van de gemeente Groningen te plaatsen.

Wij zullen de motie betrekken bij het opstellen van de strategische agenda duurzame energie, hoewel de haalbaarheid in belangrijke mate afhangt van de opstelling en medewerking van het provinciebestuur. We rapporteren een tussenstand in de voorjaarsbrief 2010.

8. Motie voortgang veranderagenda

Uw raad is van mening dat de begroting 2010 te weinig ingaat op de veranderagenda. U verzoekt ons voor de verkiezingen met uitgewerkte plannen voor de veranderagenda te komen.

In onze brief van 8 mei 2009 (GR. 09.1911271) hebben wij aangegeven dat er voor de Veranderagenda een fase IV zal worden gestart. Die fase wordt nu uitgevoerd en heeft betrekking op twee belangrijke onderdelen:
1. monitor de afspraken en in gang gezette ontwikkelingen uit fase III (zie rapportage Berenschot: 'verbinden, verhelderen, verankeren'). Inmiddels hebben wij van Berenschot een voorstel ontvangen over de wijze waarop zij ons kunnen begeleiden bij dat onderzoek.
2. wij hebben het Algemeen Managementteam gevraagd advies uit te brengen over eventuele aanpassingen in de organisatie.
Wij zijn voornemens om u in februari een voortgangsrapportage over beide onderwerpen voor te leggen.

9. Motie gast aan tafel

Uw raad verzoekt ons zo spoedig mogelijk te onderzoeken of het project Sofie aan tafel van de gemeente Amersfoort gedekt kan worden uit de stadsdeelbudgetten en dit dan bekend te maken aan de stadjers.

Wij vinden de motie 'gast aan tafel' een sympathieke motie. In Groningen kennen we de, ook succesvolle, buurtfeesten en buurtbarbeques, waarbij bewoners zelf het initiatief nemen en een ondersteunende subsidie krijgen van "Goed Idee". Het Amersfoortse initiatief 'Sofie aan tafel' stoelt op dezelfde gedachte als het bewonersinitiatief. Wij ondersteunen dergelijke initiatieven dan ook inhoudelijk en financieel. Tevens vragen wij welzijns- en of onderwijsinstellingen in de stad of zij een dergelijk inititatief kunnen/willen oppakken. Bij de voorjaarsbrief berichten wij uw raad over de voortgang.

10. Motie jongerenhuisvesting verdient goede participatie

Met deze motie verzoekt uw raad ons een stevig burgerparticipatie-traject op te zetten bij de plannen voor jongerenhuisvesting. U vraagt ons daarbij naast bewonersorganisaties, ook individuele burgers en

studentenorganisaties vanaf een vroeg moment te betrekken. U stelt voor een dergelijke aanpak tegelijk met de campagne te presenteren.

In februari 2010 presenteren wij de eerste resultaten van onze zoektocht naar geschikte locaties voor de concentratie van jongerenhuisvesting in de stad. Onderdeel van deze verkenning is het plan van aanpak voor de communicatie en participatie in het vervolg.

11. Motie kansen voor de stad
Uw raad verzoekt ons de kennis die de stad rijk is te benutten en studenten in te zetten daar waar het gaat om oriënterende onderzoeken.

In het convenant 'Werk maken van stages' heeft de gemeente met ROC's de Hanzehogeschool en de RUG afgesproken dat jaarlijks minimaal 60 stageplekken worden gereserveerd. In 2009 is dit aantal ruimschoots gehaald met maar liefst 154 stageplekken. Ook wordt vraag en aanbod van stageplekken beter op elkaar afgestemd: op de gemeentesite is een stage-vacaturebank ingesteld en een centrale Stage Coördinator zorgt ervoor dat onderwijsinstellingen en leidinggevenden elkaar beter weten te vinden. Begin 2010 worden de eerste resultaten geëvalueerd. Hiermee denken we dat we invulling geven aan uw motie.

12. Motie nothing beats Groningen-Nichts geht über Groningen
Uw raad vraagt ons voor 1 januari 2011 een verdiepingsslag te maken met het aanbieden van een meertalige gemeentelijke website voor waar het de Duitse- en de Engelse taal betreft. In deze verdiepingsslag zou ook gekeken moeten worden naar het verzorgen van actuele en gedetailleerde informatie over internationale projecten, samenwerkingsverbanden en participatie in subsidieprogramma's, alsmede aan uitbreiding meertalige gemeentelijke dienstverlening.

We bereiden een korte notitie voor waarin we aangeven hoe we de motie gaan uitvoeren. Deze notitie zullen we u in januari 2010 aanleveren.

Ingetrokken moties:

- **Motie terugdraaien bezuinigingen op WVG/WMO;** *Deze motie is teruggetrokken omdat wij hebben gemeld dat dit punt ingebracht kan worden bij de opstelling van het nieuwe WMO-programma.*
- **Motie aanbesteden OV.**

- **Motie efficiencyslag van 2,5% op alle gemeentelijke taken, producten en diensten;** *uw raad wacht onze bezuinigingsvoorstellen af.*
- **Motie duurzaamheidscentrum onderdeel van Open Lab;** *het voorstel voor het duurzaamheidscentrum ligt woensdag 18 november in uw raadscommissie Onderwijs en Welzijn. Dan kan dit verzoek worden behandeld.*
- **Motie digitale stad Groningen.**

Verworpen moties:

- **Motie zuidelijke wijken richting A-7**
- **Motie de regering en Tweede kamer op te roepen tot doen van extra klimaataanbod in Kopenhagen.**
- **Motie voortgang Noordwand Grote Markt**
- **Motie ligplaatsen woonschepen;** *Wethouder De Vries heeft tijdens de raadsvergadering toegezegd een workshop met uw raad te organiseren om te analyseren welke mogelijkheden er zijn op de waterwegen van Groningen. Deze workshop zou eind januari/begin februari plaats kunnen vinden. Het bestemmingsplan openbaar vaarwater wordt in januari aan uw raad aangeboden.*
- **Motie minder steen en meer mensen**
- **Motie aangeven van projectkosten**
- **Motie COC**
- **Motie Incubator**
- **Motie Vensterschool Reitdiep verdient een coördinator**
- **Motie bezuinigen ook in 2010**

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 81 11 / Jaap Valkema
Onderwerp Verbeteren verkeersveiligheid op het kruispunt Westersingel-Astraat

De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum - 3 DEC 2009 Bijlage(n) - Ons kenmerk RO09.2094597

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte mevrouw/heer,

Op het kruispunt Westersingel-Astraat vonden in de afgelopen vijf jaar 21 ongevallen plaats tussen een motorvoertuig en een fietser, daarvan hadden 16 als oorzaak het niet verlenen van voorrang. Het grootste cluster ongevallen concentreert zich aan de noordzijde van het kruispunt. Automobilisten op de Westersingel slaan ter plaatse rechts- of linksaf de Aweg of de Astraat in en verlenen geen voorrang aan het fietsverkeer uit de Astraat.

Om de verkeerssituatie voor het fietsverkeer te verbeteren hebben wij u vorig jaar voorgesteld het fietspad aan de noordzijde van de Aweg als het ware door te trekken over het kruispunt. Dat betekende dat er een fietsstrook in rood asfalt over het kruisingsvlak zou worden gelegd, het gedeelte in de Astraat zou alleen markering krijgen. Daardoor werd het verkeer uit de Westersingel nadrukkelijker gewezen op het feit dat het fietsverkeer vanuit de Astraat voorrang heeft op het (afslaande) verkeer uit de Westersingel. Daarnaast zou op de Westersingel een middengeleider aangelegd worden. Hierdoor kennen fietsers op de Westersingel beter hun plaats op de weg en worden conflicten tussen tegemoetkomende voertuigen en voorgesorteerde fietsers voorkomen. Tenslotte wordt voorkomen dat voertuigen vanaf de Aweg richting de Westersingel de bocht afsnijden.

De uitvoering van de maatregelen heeft enige tijd op zich laten wachten onder andere vanwege de discussie rond het onderwerp 'shared space' eerder dit jaar. Het kruispunt Westersingel-Astraat was één van de voorgestelde locaties om met shared space aan de slag te gaan.

Dit voorjaar is in het kader van het project "Bomen in de binnenstad" een aantal bomen in de Astraat geplant. Hierdoor kunnen we de beoogde fietsstrook in de Astraat niet aanleggen. Wel kunnen we een middengeleider plaatsen in de Westersingel en het fietspad (in rood) doortrekken over het kruispunt. Hiermee verwachten wij dat de verkeersveiligheid op dit kruispunt verbetert.

SE.4.C

Volgvel 1

Op dit moment worden de Abrug en de beide brughoofden gerenoveerd. Daarom is de Astraat op dit moment afgesloten voor het doorgaande verkeer, inclusief het busverkeer. Medio december zijn de werkzaamheden aan de Abrug gereed. Het streven is alle werkzaamheden in het kader van het verkeersveiliger maken van het kruispunt Westersingel-Astraat voor de opening van de Abrug afgerond te hebben.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

Bestuursdienst

Dnst/afd RO/EZ RO/BEL/Hoekstra

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

Wij zijn met het openbaar vervoer bereikbaar, buslijnen
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over vertrektijden krijgt u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden.

E-mailadres
bestuursdienst@bsd.groningen.nl

Website
www.groningen.nl

Onderwerp Resultaten BO MIRT najaar 2009

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 050 367 83 12 Bijlage(n) 3 Ons kenmerk RO 09.2106208

Datum - 9 DEC 2009 Uw brief van Uw kenmerk

Geachte mevrouw/heer,

Op 10 november jl. heeft het halfjaarlijkse bestuurlijke overleg over het Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport (MIRT) tussen het Rijk en regio Noord Nederland plaatsgevonden. De resultaten van dit overleg, tezamen met die van de overige landsdelen, zijn recent aan de Tweede Kamer aangeboden en worden besproken in de Algemene Overleggen van de Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 7 en 14 december aanstaande. Met deze brief willen we u informeren over de relevante onderwerpen en afspraken die zijn gemaakt voor de stad Groningen en de regio Groningen-Assen. De officiele afsprakenlijst is tevens als bijlage 1 bijgevoegd.

Gebiedsagenda Noord Nederland.
De Gebiedsagenda Noord Nederland formuleert de gezamenlijke visie en de daaruit voortvloeiende opgaven van het Rijk en het Samenwerkingsverband Noord Nederland in het ruimtelijk-fysieke domein. De Gebiedsagenda inventariseert het bestaande beleid op nationaal en regionaal niveau en brengt deze in samenhang met elkaar. Hierdoor ontstaat inzicht in de opgaven op gebiedsniveau en kunnen plannen beter op elkaar worden afgestemd. Op basis van deze Gebiedsagenda's worden in de volgende bestuurlijk overleggen MIRT keuzes gemaakt en besluiten genomen. Bijvoorbeeld het nemen van een initiatief tot het starten van een MIRT-Verkenning of het besluit om een project door te laten gaan naar de planstudiefase.

In het bestuurlijk overleg van november is door Rijk en regio ingestemd met de bijgevoegde Gebiedsagenda Noord Nederland en de daarin beschreven visie, ontwikkelingsrichting en opgaven (bijlage 2 Gebiedsagenda Noord Nederland). De Agenda is nog niet helemaal afgerond. Er zijn afspraken gemaakt over het invullen van nog openstaande punten en het toevoegen van een nadere prioritering en fasering door middel van een projectenlijst. In het volgende voorjaarsoverleg MIRT dient de Gebiedsagenda definitief te worden vastgesteld.

SE.4.C

Met de Gebiedsagenda Noord Nederland onderschrijft het Rijk het belang van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen en de verstedelijkingsopgave van de regio tot 2020. Tevens onderkent het Rijk het belang van een tweetal integrale gebiedsontwikkelingsprojecten: Groningen Centrale Zone en FlorijsAs in Assen. Voor Groningen heeft zich dit reeds vertaald in een FES-bijdrage van € 16.000.000,-- voor Sontweggebied en UMCG/Bodenterrein en de MIRT-Verkenning naar het Stationsgebied Groningen (in het kader van het programma Spoorzone-ontwikkeling). Voor de toekomst biedt dit perspectief voor het verkrijgen van Rijkssteun voor andere projecten met een nationaal belang in deze Centrale Zone, waaronder het deelproject UMCG-Noord/Oosterhamrikzone.

Verstedelijkingsafspraken regio Groningen-Assen.
In het bestuurlijk overleg zijn tevens verstedelijkingsafspraken gemaakt voor het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen, voor de periode 2010-2020. In deze verstedelijkingsafspraken zijn de visie en ambities voor de verstedelijkingsopgave vastgelegd, in kwantitatieve en kwalitatieve zin, en zijn tevens de grootschalige woningbouwgerelateerde gebiedsontwikkelingen benoemd. In bijlage 3 zijn deze verstedelijkingsafspraken bijgevoegd.
De status van deze verstedelijkingsafspraken is minder zwaar dan in het verleden. Er is geen sprake meer van prestatie-afspraken ondersteund door Rijkssubsidies, maar van gezamenlijke inhoudelijke intenties ten aanzien van de verstedelijking en de woningbouwopgave. Ondanks dat het ontbreken van Rijksmiddelen natuurlijk een tegenvaller is, vinden we het wel van belang om deze verstedelijkingsafspraken te maken, als basis voor latere "afspraken" (nieuw kabinet) op het moment dat er wel geld beschikbaar komt. Over de uitvoering en de rol van regio en Rijk daarbij, worden in het kader van het bestuurlijk overleg MIRT vervolgafspraken gemaakt.

Spoorprojecten (motie Koopmans en RSP).
Naar aanleiding van een door ProRail uitgevoerde scopestudie naar spoorprojecten in de driehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden, heeft het Rijk een een aantal concrete besluiten genomen:

- Verkeer en Waterstaat zal ProRail opdracht geven om een planstudie uit te voeren naar de gewenste treindienst rondom Groningen (met name op het trajectdeel Groningen – Groningen Europapark; treindienst richting Assen, richting Zuidbroek, eventuele doorkoppeling vanuit Leeuwarden) en vast te stellen welke infrastructurele knelpunten daarbij optreden en welke capaciteitsvergrotende maatregelen mogelijk zijn. De gevolgen van het opheffen van de overweg Esperantostraat worden tevens in de planstudie onderzocht.
- Het station Groningen Europapark wordt driesporig aangelegd; vooruitlopend op de uitkomsten van vorengenoemde planstudie wordt vanuit de Motie Koopmans € 2.400.000,-- (incl. BTW) beschikbaar gesteld om de fundering van dit station geschikt te maken voor een 4e spoor.

- Verkeer en Waterstaat zal ProRail opdracht geven om een planstudie uit te voeren naar een extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden. In deze planstudie wordt op basis van de gespecificeerde treindiensten onderzocht of er infrastructurele knelpunten ontstaan en hoe die kunnen worden opgelost. Daarbij komt niet alleen de plaats van spoorverdubbeling aan de orde, maar ook eventuele maatregelen voor snelheidsverhoging.
- Tevens is afgesproken dat in het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 er definitieve afspraken worden gemaakt over de hoogte van een bijdrage van Verkeer en Waterstaat voor de infrastructurele aanpassing van het Spoor Groningen-Leer, vanuit het budget van € 20.000.000,-- ter bevordering van het grensoverschrijdend regionaal spoorvervoer (amendement Cramer/Koopmans).

Bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg.
Een belangrijk onderdeel van het bestuurlijk overleg was de ondertekening van de Bestuursovereenkomst Zuidelijk Ringweg Groningen 2e fase. Hierover bent u reeds eerder geïnformeerd. De afspraken in het kort:

- De Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 maakt onderdeel uit van de lijst van vijf concrete projecten, zoals opgenomen in het RSP-convenant (d.d. 23 juni 2008).
- In overleg tussen Verkeer enWaterstaat, de provincie Groningen en de gemeente Groningen is een bestuurlijk voorkeursalternatief ontwikkeld.
- Rijk en regio spreken af dat het bestuurlijk voorkeursalternatief zal uitgaan van een oplossing op het bestaande tracé bestaande uit een variant met een verdiept liggende tunnelbak met overkluizingen ("tunneldeksels").
- Voor de uitvoering van het bestuurlijk voorkeursalternatief is een taakstellend budget van € 624.000.000,-- beschikbaar, waarvan € 200.000.000,-- ten laste komt van het MIRT. De MIRT-bijdrage is afkomstig van de begroting van Verkeer en Waterstaat en betreft een gemaximaliseerde bijdrage.
- Er is afgesproken dat het project wordt opgenomen in de planstudietabel (begroting Infrastructuurfonds).

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, 2e fase.
De opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl is een onderdeel uit het Langman-akkoord van eind jaren negentig. Daarin is afgesproken om de vaarweg geschikt te maken voor klasse Va-schepen, 4 laagscontainervaart en 2 baksduwvaart. Fase 2 betreft de aanpak van het kanaalprofiel en de doorvaartafmetingen van de bruggen langs het Eemskanaal. Omdat het kabinet moet bezuinigen, wil het fase 2 temporiseren, door het vervangen van de kunstwerken afhankelijk te stellen van het einde van de technische levensduur. Er is afgesproken om begin volgend jaar een plan van aanpak voor de planstudie 2e fase Vaarweg Lemmer-Delfzijl aan het Rijk aan te bieden, inclusief een voorstel voor temporisering. Daarin zal de provincie Groningen, mede namens de stad Groningen, voorstellen om in ieder geval de Paddepoelsterbrug en Gerrit Krolbrug op korte termijn te vervangen. In het daaropvolgend bestuurlijk overleg van voorjaar 2010 zal het Rijk een besluit nemen over dit plan van aanpak, zodat zo snel mogelijk met de planstudie kan worden gestart.

De aanpak van de Busbaanbrug maakt geen onderdeel uit van Fase 2, omdat destijds deze brug (nog) geen knelpunt was. Inmiddels zijn er door de plannen voor tramlijn 2 en de gebiedsontwikkeling van de Oosterhamrikzone wel degelijk argumenten om snel met deze brug aan de slag te gaan. Daarbij kan beleidsmatig een relatie worden gelegd tussen de oplossing voor de Busbaanbrug en de Gerrit Krolbrug. Daarom is met het Rijk afgesproken om snel een startdocument MIRT voor de Busbaanbrug te formuleren, zodat deze trajecten zoveel mogelijk gelijk op kunnen lopen.

Overige projecten.
Tot slot is afgesproken dat voor de Quick Win Doortrekking HOV-as Peizerweg (2e tranche) de termijn voor realisatie met 1 jaar wordt verlengd naar uiterlijk 31 december 2012.

Bijlagen.
In het voorgaande is gesproken over een aantal bijlagen. Bijlage 1 Afsprakenlijst BO MIRT Noord Nederland 10 november en bijlage 3 Verstedelijkingsafspraken NSN Groningen-Assen 2010-2020 zijn bij deze brief gevoegd. Bijlage 2 Gebiedsagenda Noord Nederland is vanwege de omvang van het document, terug te vinden in de visietrommel.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Bylage 1.

- NOORD-NEDERLAND

1.	**Gebiedsagenda Noord-Nederland** ❖ De in de gebiedsagenda Noord-Nederland beschreven visie, ontwikkelingsrichting en opgaven worden gedeeld door rijk en regio. De gebiedsagenda Noord-Nederland is een goede onderlegger voor discussie en besluitvorming in de komende bestuurlijke overleggen MIRT. ❖ Acties ten aanzien van krimp worden onder meer benoemd in het interbestuurlijk Actieplan Bevolkingsdaling. Na bespreking van het Actieplan en de adviezen van het Topteam Krimp dit najaar in de Tweede Kamer worden door rijk en regio nadere afspraken gemaakt over de krimpaanpak in Noord-Nederland, inclusief uitvoering en financiering van de pilots. ❖ Ten behoeve van de uitvoering van de energieopgaven wordt afgesproken om als rijk en regio gezamenlijk toe te werken naar een vervolg op het Energie Akkoord Noord-Nederland (EANN). De regio neemt het initiatief daartoe. ❖ Op basis van de door rijk en regio in 2009-2010 uit te voeren NMCA wordt bezien of er in Noord-Nederland nog nieuwe nationale mobiliteitsopgaven liggen. Belangrijkste opgave op korte en middellange termijn is het uitvoeren van de huidige MIRT- en RSP-afspraken. ❖ Ten behoeve van het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 wordt een projectenlijst opgesteld. In de projectenlijst wordt de programmering, de prioritering en de fasering inzichtelijk gemaakt. ❖ Het is de bedoeling dat er met het voorjaarsoverleg in lijn met de genoemde punten een afgeronde versie van de gebiedsagenda ligt. ❖ Ten behoeve van het bestuurlijk overleg voorjaar 2010 wordt de regio in de gelegenheid gesteld om in het kader van de 'onorthodoxe aanpak' concrete woningbouwgerelateerde gebiedsontwikkelingen te benoemen die essentieel c.q. randvoorwaardelijk zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio. In het bijzonder gaat het daarbij om de uitvoering van die verstedelijkingsafspraken waarvan de uitvoering problematisch is. ❖ In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 worden afspraken gemaakt over de wijze waarop de lange termijnvisie, waarin de focus ligt op het Nationaal Stedelijke Netwerk Groningen – Assen en de gemeente Leeuwarden, wordt opgenomen in een volgende versie van de gebiedsagenda. ❖ In de volgende versie van de gebiedsagenda wordt door rijk en regio een slag gemaakt om de agenda meer strategisch van aard te maken en worden de onderwerpen 'Klimaat' en 'Energie', evenals de fysiek-ruimtelijke aspecten daarvan, nader uitgewerkt.
2.	**Regiospecifiek Pakket (RSP)** ❖ De in het RSP genoemde bijdragen zijn kasbedragen, prijspeil 2007 en all in (inclusief BTW, Voorbereiding en Toezicht, Onvoorzien en Risico's). De kosten voor voorbereiding en toezicht voor de betrokken rijkswegenprojecten worden de komende periode in overleg tussen VenW en de regio per project definitief vastgesteld. ❖ In een apart overleg RSP Spoor (oktober 2009) tussen VenW, het Samenwerkingsverband Noord-Nederland en ProRail zijn nadere afspraken gemaakt met betrekking tot de diverse spoormaatregelen in het kader van het RSP-convenant. De gemaakte afspraken zijn opgenomen in deze afsprakenlijst onder de punten 3, 4 en 5. ❖ Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland heeft ten behoeve van de uitvoering van het betreffende deel van het bereikbaarheidspakket RSP een Regionaal Mobiliteitsfonds ingesteld.

	❖ Als bijlage bij deze afsprakenlijst is de tweede voortgangsrapportage RSP (najaar 2009) opgenomen.
3.	**LMCA Spoor noordelijk kernnet** ❖ Uit Motie Koopmans (TK 27 658, nr. 41) wordt € 46 miljoen (incl. BTW) beschikbaar gesteld aan het project Zwolle 4e perron ten behoeve van versnelling in/uitrijsporen. ❖ VenW zal ProRail opdracht geven om een planstudie uit te voeren voor aanpassing van de boog bij Herfte. ❖ VenW zal ProRail opdracht geven om een planstudie uit te voeren voor aanpassing van de boog bij Hoogeveen. Hierbij wordt uitgegaan van de veronderstelling dat de IC-stop te Hoogeveen vervalt. Voorafgaand aan het definitieve besluit tot realisatie zal de boogaanpassing opnieuw worden bezien in relatie met de vraag van de IC-stop te Hoogeveen. ❖ VenW zal ProRail opdracht geven in een nadere verkenning de mogelijkheden voor de volgende treindiensten in kaart te brengen, in samenhang met de overstapknopen in Zwolle, Leeuwarden en Groningen: o 1 snelle IC Zwolle – Leeuwarden met uitsluitend een stop te Heerenveen, een stoppende IC en 1 stoptrein; o 4 treinen per uur naar Leeuwarden waarvan 2 IC's met stop te Heerenveen en 2 stoptreinen. ❖ VenW zal ProRail opdracht geven om een planstudie uit te voeren naar de gewenste treindienst rondom Groningen (met name op het trajectdeel Groningen – Groningen Europapark; treindienst richting Assen, richting Zuidbroek, eventuele doorkoppeling vanuit Leeuwarden) en vast te stellen welke infrastructurele knelpunten daarbij optreden en welke capaciteitsvergrotende maatregelen mogelijk zijn. De gevolgen van het opheffen van de overweg Esperantostraat worden tevens in de planstudie onderzocht. ❖ Het station Groningen Europapark wordt driesporig aangelegd; vooruitlopend op de uitkomsten van bovengenoemde planstudie wordt vanuit de Motie Koopmans € 2,4 miljoen (incl. BTW) beschikbaar gesteld om de fundering van dit station geschikt te maken voor een 4e spoor. ❖ VenW zal ProRail opdracht geven om een bijdrage te leveren aan de gebiedsgerichte verkenning FlorijnAs Assen en Leeuwarden Werpsterhoek. Dit betreft een railverkeerstechnisch onderzoek en een stedenbouwkundige verkenning. Hierbij is van belang dat provincies met de vervoerder(s) overeenstemming bereiken over de bediening (en het aanvangsjaar van bediening) van deze stations. De tijdsplanning van de verdere planvorming wordt daarop aangepast. ❖ VenW zal ProRail opdracht geven om een planstudie uit te voeren naar het opheffen van een aantal overwegen op de lijn Zwolle – Leeuwarden. Dit betreft in eerste instantie de overwegen te Heerenveen en Wolvega. Het opheffen van de overweg ter hoogte van het station Werpsterhoek wordt te zijner tijd betrokken in de planstudie voor deze halte. Besluit over een financieringsbijdrage uit de Motie Koopmans aan het opheffen van deze overwegen zal te zijner tijd worden genomen in samenhang met het nog beschikbare budget.
4.	**Wachtspoor goederenvervoer** ❖ In het kader van het project Reistijdversnelling (amendement Van Hijum/Dijksma, TK 30 800 A, nr. 18) is ca € 5 miljoen beschikbaar gesteld voor het project Wachtspoor goederenvervoer Beilen. Daar verlenging van de wachtsporen te Meppel een grotere

	flexibiliteit ten behoeve van het conflictvrij plannen van reizigers- en goederenverkeer biedt, zal aan de Tweede Kamer worden voorgelegd in te stemmen met de keuze voor het wachtspoor bij Meppel. ❖ VenW zal ProRail opdracht geven om een planstudie uit te voeren voor verlenging van de wachtsporen te Meppel, ten behoeve van de goederendienst. Het definitieve besluit tot realisatie zal eerst genomen worden na de instemming door de Tweede Kamer. ❖ ProRail zal dan deze maatregel uitvoeren in combinatie met verbeteringen voor hogere aslasten en snelheidsverhoging voor het goederenverkeer (D4/V100 programma). ❖ VenW zal nagaan of en hoe de AmvB Capaciteit (voor de gehele dag of alleen voor de daluren) zodanig kan worden aangepast dat de prioriteringsregels de inhaling van goederentreinen door reizigerstreinen faciliteren.
5.	**Partiële uitbreiding spoorlijn Leeuwarden – Groningen** ❖ VenW zal ProRail opdracht geven om een planstudie uit te voeren naar een extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden. In deze planstudie wordt op basis van de gespecificeerde treindiensten onderzocht of er infrastructurele knelpunten ontstaan en hoe die kunnen worden opgelost. Daarbij komt niet alleen de plaats van spoorverdubbeling aan de orde, maar ook eventuele maatregelen voor snelheidsverhoging ❖ De volgende vragen zullen verder in de planstudie worden meegenomen: o mogelijkheden voor bediening van de halte Hoogkerk en eventuele andere haltes; o mogelijkheden tot verbetering van de aansluitingen te Leeuwarden (mede in relatie tot de verkenning naar de varianten voor de treindienst Zwolle – Leeuwarden); o de eventuele noodzaak tot verdubbeling van de spoorbrug Hoendiep; o de mogelijke geluidseffecten van een goederentrein in de avonduren; o de effecten op de treindienst en de capaciteitsknelpunten als wordt uitgegaan van de voor de treindienst Heerenveen – Groningen noodzakelijke capaciteitsuitbreiding Groningen – Hoogkerk; o de (on)mogelijkheden voor het handhaven van de overwegen Peizerweg en Paterswoldseweg te Groningen in het geval de infrastructuur tussen Groningen en Hoogkerk wordt uitgebreid.
6.	**Grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer: Groningen – Bremen** ❖ Met het amendement Cramer/Koopmans (TK 31 700 A, nr. 71) is € 20 miljoen beschikbaar gesteld ter bevordering van het grensoverschrijdend regionaal spoorvervoer, overwegende dat hiervoor het initiatief ligt bij decentrale overheden, maar het rijk een rol heeft in ondersteunen en faciliteren. Dit bedrag is met name in te zetten voor verbindingen die genoemd zijn in de initiatiefnota 'Grenzeloos Genoeg(en)?' (TK 31 553, nr. 2). De verbinding Groningen – Leer wordt genoemd in de initiatiefnota. ❖ De provincie Groningen heeft een verkenning uitgevoerd naar de stapsgewijze verbetering van de verbinding Groningen – Bremen. Uit de verkenning blijkt dat het inleggen van een sneltrein Groningen – Leer (eerste stap) tegen relatief eenvoudige investeringen haalbaar is. Naar aanleiding van de verkenning is de provincie een businesscase gestart. De uitkomsten van de businesscase waren ten tijde van het bestuurlijk overleg niet volledig beschikbaar. ❖ VenW en de provincie Groningen spreken af dat uiterlijk met het bestuurlijk overleg voorjaar 2010 de benodigde onderzoeksgegevens beschikbaar en besproken zijn. Er is dan ook duidelijkheid over de reservering van de provincie Groningen voor de infrastructurele aanpassing en voor de extra benodigde exploitatiesubsidies. De totale

	kosten voor de infrastructurele aanpassing op de lijn Groningen – Leer zijn circa € 7,5 miljoen. ❖ VenW en de provincie Groningen spreken af dat uiterlijk in het bestuurlijk overleg voorjaar 2010 er definitieve afspraken worden gemaakt over het aandeel dat VenW bijdraagt in de infrastructurele aanpassing van het spoor Groningen – Leer.
7.	**Quick wins vaarwegen** ❖ VenW reserveert € 5,9 miljoen voor de hieronder genoemde quick wins in de provincie Fryslân, onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick wins. Het gaat om de volgende projecten: o Opwaardering van de industriehavens Houkesloot o Opwaardering van de vaarweg Houkesloot o Verdieping van vaarweg Greuns/Nieuwe Kanaal o Aanleg van een zwaaikom bij Leeuwarden o Verdieping van de vaarweg naar Drachten o Verdieping van It Soal in Workum o Verdieping van de Zwettehaven o Bochtverruiming Franeker: toekenning onder voorbehoud van akkoord tussen VenW en provincie over de afkoop van de beheersvergoeding. ❖ VenW reserveert € 1,2 miljoen voor de hieronder genoemde quick wins in de provincie Drenthe, onder de voorwaarde dat de regio een gelijk bedrag beschikbaar stelt voor deze quick win. Het gaat om het volgende project: o Haven Meppel: Ontwikkeling openbare kade terrein oevers A.
8.	**Convenant en afkoop Fries – Groningse kanalen** ❖ Er wordt een afzonderlijk bestuurlijk overleg tussen de staatssecretaris van VenW en de betrokken gedeputeerden van de provincie Groningen en de provincie Fryslân gepland.
9.	**Vaarweg Lemmer – Delfzijl, fase 2** ❖ Het plan van aanpak voor de planstudie Lemmer – Delfzijl fase 2 wordt uiterlijk 31 januari 2010 aangeboden aan de staatssecretaris van VenW. ❖ De planstudie voor de spoorbrug Zuidhorn wordt uiterlijk 31 januari 2010 door de provincie Groningen aangeboden aan de staatssecretaris van VenW. ❖ Betrokken partijen streven er naar om uiterlijk in het bestuurlijk overleg voorjaar 2010 een besluit te nemen over het plan van aanpak en over de realisatie van de spoorbrug. Over beide documenten zal gelijktijdig worden beslist. ❖ De regio neemt via de coördinatiegroep Lemmer – Delfzijl het initiatief tot het opstellen van startdocumenten voor de Busbaanbrug en de sluis Lemmer conform de MIRT-systematiek.
10.	**Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)** ❖ In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 wordt een herijkte knelpuntenlijst vastgesteld. Iedere provincie herziet in samenwerking met het rijk hiervoor zijn knelpunten, mede op basis van het rapport van Alterra. ❖ In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 wordt de programmering van knelpunten voor de gehele MJPO periode (tot en met 2018) vastgesteld, gebruik makend van de

	Mid-term review van het ILG van september 2010. ❖ Vanuit het MJPO wordt een stuurgroep ingesteld waarin de provincies en de ministeries van VenW en LNV zijn vertegenwoordigd. Op deze wijze krijgt de voorbereiding voor bestuurlijke inbedding vorm.
11.	**Natuur en Landschap** ❖ LNV en regio onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden naar (voortzetting van) cofinanciering van Groen en de Stad bij Leeuwarden, Groningen en Emmen en rapporteren over de mogelijkheden in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010. De Midterm Review ILG (2010) zal hierin worden betrokken. ❖ Rijkspartijen en regio, zullen gezamenlijk onderzoeken of en in welke mate andere financieringsconstructies haalbaar zijn voor de financiering van het landschap, inclusief en te beginnen bij de Nationale Landschappen; Middag-Humsterland, ZW Friesland, Noordelijke Friese Wouden, Drentsche Aa. Bij dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van het advies van commissie Rinnooy Kan en het rapport 'de financieringsbehoefte Landschap' van rijk/IPO (september 2009). ❖ Rijkspartijen en regio onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden van nieuwe intelligente agrologistieke en ruimtelijke concepten; Emmen en Berlikum als de glastuinbouw Greenport satellieten, glastuinbouw Eemsdelta, Nieuw boeren in Nieuw-Buinen, Zuivelpark Zuidoost-Drenthe, Flora Holland Eelde, Dairy Valley (cowmunity, cowfortable), Biobased economy, Agricluster Ter Apelkanaal en het landbouwkwaliteitsnet t.a.v. schaalvergroting en bereikbaarheid. In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 zal hierover worden gerapporteerd.
NATIONAAL STEDELIJK NETWERK GRONINGEN – ASSEN	
12.	**Verstedelijkingsafspraken Groningen – Assen** ❖ Rijk en regio zijn het eens over de afzonderlijke onderdelen van de verstedelijkingsafspraken. De afspraken zijn opgenomen in bijlage 2. ❖ Met de verstedelijkingsafspraken wordt vastgelegd wat de gezamenlijke ambities zijn van het rijk en de regionale partijen voor de verstedelijkingsopgave in de periode 2010-2020 in het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen – Assen. Waar nodig kunnen deze afspraken in het bestuurlijk overleg MIRT verder worden uitgewerkt of aangepast (in verband met gewijzigde inzichten of omstandigheden). ❖ De verstedelijkingsafspraken bevatten de volgende elementen: visie en ambitie, kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave, enkele algemene uitgangspunten bij de uitvoering, benoeming van de belangrijke (woningbouwgerelateerde) gebiedsontwikkelingen en afspraken over thema's die randvoorwaardelijk zijn voor het realiseren van de (woningbouwgerelateerde) gebiedsontwikkelingen. ❖ De regio neemt het initiatief om, ten behoeve van bespreking in het bestuurlijk overleg voorjaar 2010, samen met het rijk de OV-bereikbaarheidsstrategie nader uit te werken, gelet op de specifieke geografische positie van het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen – Assen als grote stedelijke concentratie met een omvangrijk maar ijl verzorgingsgebied.

13.	**Gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs** ❖ In december stelt de regio de Masterstudie Assen FlorijnAs vast. ❖ Rijk en regio spreken af het besluit over het accorderen van de startbeslissing MIRT-verkenning Gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs te verzetten naar het bestuurlijk overleg voorjaar 2010.
14.	**Centrale Zone Groningen** ❖ Op 5 oktober is de intentieovereenkomst Spoorzone Groningen getekend. ❖ In juni 2009 is € 16 miljoen beschikbaar gesteld uit het Nota Ruimtebudget voor het project Centrale Zone (deelprojecten Sontweggebied en UMCG/Bodenterrein). ❖ Het rijk erkent dat de ontwikkeling van het deelgebied UMCG/Oosterhamrikzone een belangrijk onderdeel is van de gebiedsontwikkeling Centrale Zone. Het rijk is echter van mening dat de noodzaak van rijksbetrokkenheid voor dit moment nog niet hard kan worden gemaakt. ❖ Rijk en regio spreken dat de regio inzichtelijk maakt of er sprake is van rijksbetrokkenheid en zo ja, welke nadere afspraken gemaakt kunnen worden met betrekking tot de Centrale Zone: deelproject UMCG-Noord/Oosterhamrikzone. ❖ Indien blijkt dat er sprake is van een mogelijke rijksbetrokkenheid, dan kan het onderwerp weer worden geagendeerd voor het bestuurlijk overleg voorjaar 2010.
15.	**Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2** ❖ De Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 maakt onderdeel uit van de lijst van vijf concrete projecten, zoals opgenomen in het RSP convenant (d.d. 23 juni 2008). ❖ In overleg tussen VenW, de provincie Groningen en de gemeente Groningen is een bestuurlijk voorkeursalternatief ontwikkeld. ❖ Rijk en regio spreken af dat het bestuurlijk voorkeursalternatief zal uitgaan van een oplossing op het bestaande tracé bestaande uit een variant met een verdiept liggende tunnelbak met overkluizingen ('tunneldeksels'). ❖ Voor de uitvoering van het bestuurlijk voorkeursalternatief is een taakstellend budget van € 624 miljoen beschikbaar, waarvan € 200 miljoen ten laste komt van het MIRT. De MIRT-bijdrage is afkomstig is van de begroting van VenW en een betreft gemaximaliseerde bijdrage. ❖ De in deze afspraak genoemde bedragen zijn prijspeil 2007 en all in (inclusief BTW, Voorbereiding en Toezicht, Onvoorzien en Risico's). ❖ Het project wordt opgenomen in de planstudietabel (begroting Infrastructuurfonds). ❖ Deze afspraak is vastgelegd in een bestuursovereenkomst, d.d. 10 november 2009.
16.	**N33 Assen – Zuidbroek** ❖ Rijk en regio streven ernaar om in het platformoverleg van 23 november 2009 een besluit te nemen over de scope en financiering. ❖ Rijk en regio streven ernaar om de afspraken over scope en de financiering uiterlijk 1 december 2009 vast te leggen in een convenant.

17.	**Quick wins Netwerkanalyse Groningen – Assen** ❖ De termijn voor realisatie van de quick win Doortrekking HOV-as Peizerweg (2e tranche) wordt met 1 jaar verlengd naar uiterlijk 31 december 2012. ❖ De uitvoering van de quick win Bereikbaarheid busstation Assen (2e tranche) is 'on hold' gezet vanwege de ontwikkeling van de Masterstudie FlorijnAs. ❖ De uitvoering van de overige quick wins eerste en tweede tranche verloopt conform planning (zie afsprakenlijst bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar 2008).
STEDELIJK NETWERK FRYSLÂN	
18.	**Verstedelijkingsafspraken Leeuwarden** ❖ Rijk en regio zijn het eens over de afzonderlijke onderdelen van de verstedelijkingsafspraken. De afspraken zijn opgenomen in bijlage 2. ❖ Met de verstedelijkingsafspraken wordt vastgelegd wat de gezamenlijke ambities zijn van het rijk en de regionale partijen voor de verstedelijkingsopgave in de periode 2010-2020 in de regio Leeuwaren. Waar nodig kunnen deze afspraken in het bestuurlijk overleg MIRT verder worden uitgewerkt of aangepast (in verband met gewijzigde inzichten of omstandigheden). ❖ De verstedelijkingsafspraken bevatten de volgende elementen: visie en ambitie, kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave, enkele algemene uitgangspunten bij de uitvoering, benoeming van de belangrijke (woningbouwgerelateerde) gebiedsontwikkelingen en afspraken over thema's die randvoorwaardelijk zijn voor het realiseren van de (woningbouwgerelateerde) gebiedsontwikkelingen.
19.	**Gebiedsontwikkeling Leeuwarden Nieuw Stroomland** ❖ Voor Nieuw Stroomland is een Masterplan annex intergemeentelijke structuurvisie in voorbereiding die begin 2010 de inspraak ingaat. ❖ Rijk en regio spreken af het besluit over het accorderen van de startbeslissing MIRT-verkenning Gebiedsontwikkeling Leeuwarden Nieuw Stroomland te verzetten naar uiterlijk het bestuurlijk overleg najaar 2010.
20.	**Verstedelijkingsopgaven Drachten, Heerenveen, Sneek en Harlingen** ❖ Voor de gebiedsprojecten in de bundelingsgebieden Drachten, Heerenveen, Sneek en Harlingen, zoals beschreven in het Gebiedsdocument opgaven verstedelijking en stedelijke vernieuwing Fryslân 2010-2020, wordt nog gekeken in hoeverre (verdere) rijksbetrokkenheid nodig is en in welke vorm. Dit moet blijken uit nadere regionale verkenningen van de betreffende opgaven.
21.	**N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)** ❖ Vanwege aanpassing van het wegontwerp bij de knoop Werpsterhoek loopt vaststelling van het Tracébesluit mogelijk enige maanden vertraging op. De planning van de realisering in de periode tussen 2011 en 2014 komt daarmee niet in gevaar. Betrokken partijen streven ernaar dat het Tracébesluit nog in 2009 genomen kan worden. ❖ De eerder gemaakte afspraak om een splitsing te maken in de realisering (noordwestelijke deel: regio, zuidelijke deel: rijk) wordt uitgewerkt in een bestuursovereenkomst tussen het rijk en de regio. In die overeenkomst zullen in ieder

Bylage 3

- NOORD NEDERLAND
Groningen-Assen, Leeuwarden, Emmen

Verstedelijkingsafspraken Groningen – Assen
Met deze afspraken wordt vastgelegd welke de gezamenlijke ambities en uitgangspunten zijn van rijk en regio voor de verstedelijkingsopgave in de periode 2010-2020. Waar nodig kunnen deze afspraken in het halfjaarlijkse BO-MIRT verder worden uitgewerkt of aangepast (in verband met gewijzigde inzichten of omstandigheden).
Over de uitvoering en de rol van regio en rijk daarbij kunnen, op basis van nader onderzoek of een verkenning, eventueel vervolgafspraken gemaakt worden. Daarbij kunnen de mogelijkheden die de Crisis- en Herstelwet biedt, alsmede de uitkomsten van het nadere onderzoek naar alternatieve financieringsconstructies en andere kostenverdelingen tussen partijen (werkgroep onorthodoxe maatregelen) een belangrijke rol spelen.

Visie en ambitie
Regio en rijk delen de visie op de verstedelijkingsopgave in het NSN Groningen - Assen zoals samengevat in de Gebiedsagenda Noord-Nederland (versie 4 november 2009)

- Een belangrijk en uniek kenmerk van de regio is het spanningsveld tussen de sterke concentratie van voorzieningen en werkgelegenheid enerzijds en een ijl en omvangrijk verzorgingsgebied anderzijds. Dit resulteert in een relatief forse dagelijkse pendel van en naar de stedelijke gebieden in de regio. Een goed functionerend regionaal openbaar vervoersysteem is voor de regio cruciaal om de verstedelijkingsstrategie te kunnen uitvoeren.
- Rijk en regio zijn zich bewust van het feit dat er een cruciale samenhang bestaat tussen de transformatieopgave van het stedelijk netwerk en de krimp in het omringende gebied. De relatie tussen beide en de effecten daarvan voor de kwalitatieve (transformatie)opgave van het NSN Groningen - Assen verdient de nodige aandacht. In de regio worden diverse onderzoeken uitgevoerd die deze relatie scherper in beeld zullen brengen. In de loop van 2010 zal de regio hierover meer duidelijkheid kunnen geven.

Woningbouwprogramma
1. Vooralsnog wordt uitgegaan van een kwantitatieve woningbouwopgave van 25.000 (prognose VROM/WWI) en 29.000 (opgave Groningen-Assen). Uitgangspunt voor de prognose NSN Groningen-Assen vormen de huidige regionale afspraken die uitgaan van een (bruto) woningbouwproductie van gemiddeld 2.900 woningen per jaar in de periode 2010 tot 2020. De verdeling van de kwantitatieve opgave als volgt:

	Jaarlijkse opnamecap. 2010-2020	*Totale opnamecap. 2010-2020*
Assen	520	5.200
rest regio Drenthe	375	3.750
Groningen	1.150	11.500
rest regio Groningen	855	8.550
Totaal (bruto)	**2.900**	**29.000**
waarvan sloop	637	6.370
toename woningvoorraad	*2.263*	*22.630*

2. De volgende uitgangspunten worden onderschreven:
   - circa 40% van de uitbreidingsbehoefte wordt in het bestaand bebouwd gebied

(BBG, grens 2000) gebouwd;
- gemeenten en provincies zorgen voor tijdige ontwikkeling van voldoende harde bestemmingsplancapaciteit (130%);
- door de regio Groningen - Assen wordt particulier collectief opdrachtgeverschap gestimuleerd;
- in de regio is het convenant wonen/welzijn/zorg van kracht, waarbij samen met de corporaties en zorginstellingen wordt gewerkt aan een integraal aanbod van wonen, welzijn en zorg (hiervoor loopt een aantal concrete pilots en wordt in de woningbouwprogrammering rekening gehouden met de betrokken doelgroepen).

3. De uitvoering van het Lenteakkoord over energiezuinige woningbouw wordt door de regio bestuurlijk ondersteund: het NSN Groningen - Assen heeft het Energieakkoord Noord-Nederland ondertekend en ondersteund het 100.000 woningenplan waarbij de komende jaren 100.000 woningen energiezuiniger worden gemaakt (met eisen die verdergaan dan het Bouwbesluit).
4. Met betrekking tot de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave zal het NSN Groningen - Assen in het voorjaar van 2010 op basis van de te ontwikkelen brede woningmarktmonitor concreet inzicht geven in de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave.

Woningbouwgerelateerde programma's

1. Met betrekking tot woningbouwgerelateerde programma's worden de volgende uitgangspunten bij de uitvoering van de verstedelijkingsafspraken onderschreven:
   - bundeling van de verstedelijking waarbij ruim 80% van de woningbouw plaatsvindt langs de T-structuur, teneinde het niveau van de stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid te behouden en te versterken;
   - op uitleglocaties 75m^2 groen/blauw per woning op loop- en fietsafstand;
   - bij verdichting en functieverandering per saldo toename van groen/blauw;
   - een tijdige en adequate ontsluiting per auto, openbaar vervoer en fiets inclusief voldoende parkeerruimte;
   - verlies aan ruimte voor werken binnen de regio wordt gecompenseerd, bij voorkeur door meer functiemenging en hogere dichtheden;
   - een klimaatbestendige inrichting van locaties;
   - minimaliseren van knelpunten inzake lucht, geluid, geur en externe veiligheid.
2. Het rijk stelt kennis en expertise beschikbaar aan de regio als bijdrage voor de realisatie van de energieambities. Het themateam gebouwde omgeving zal daartoe uren ter beschikking stellen. Hierover worden per opgave c.q. project separate afspraken gemaakt.
3. Het rijk stelt zonodig expertise beschikbaar voor het minimaliseren van knelpunten inzake lucht, geluid, geur en externe veiligheid. Hierover worden per opgave c.q. project separate afspraken gemaakt.
4. Provincie en gemeenten, bezien of en in hoeverre experimenteerruimte nodig is in wet- en regelgeving, opdat door het rijk meegedacht kan worden over alternatieven voor het gebrek aan financieel perspectief.
5. De gemeenten zetten zich in om vóór 2040 energieneutraal te zijn.

Gebiedsontwikkelingen/projecten

Voor de verstedelijkingsopgave cruciale integrale woningbouwgerelateerde gebiedsontwikkelingen in het NSN Groningen - Assen zijn de Centrale Zone in Groningen en Assen FlorijnAs.

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 8848/ J. Visser
Onderwerp Aanpassing tarieven parkeergarages

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

Datum 8-12-2009 17 DEC 2009 Bijlage(n) - Ons RO09.2080804
Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

In de raadsvergadering van 27 januari 2010 wordt de parkeernota door uw raad behandeld. In deze parkeernota wordt een totale collectieve verhoging voorgesteld van 20% voor alle gemeentelijke parkeerproducten en voorzieningen (met uitzondering van de buurtstallingen) in 2010 en 2011.
Het vaststellen van tarieven in parkeergarages is een privaatrechtelijke aangelegenheid; op grond van artikel 160 van de Gemeentewet is uitsluitend het college hiertoe bevoegd.

In de praktijk heeft de verhoging van de parkeertarieven per gemeentelijke parkeergarage de volgende consequenties.

De Circusgarage.
Het uurtarief in de Circusgarage bedraagt op dit moment € 1,60. Voorgesteld wordt om dit tarief met het percentage uit de parkeernota (10% in 2010) te verhogen tot € 1,80. Het voorstel is om tevens de huidige abonnementtarieven te verhogen met 10% van € 90,60 naar € 99,70 per maand.

De Oosterpoortgarage.
Het uurtarief in de Oosterpoortgarage bedraagt op dit moment € 1,70. Voorgesteld wordt om dit tarief met het percentage uit de parkeernota (10% in 2010) te verhogen tot € 1,90.
De Oosterpoortgarage kent op dit moment uitsluitend kwartaalabonnementen. De hoogte van deze abonnementen bedraagt € 346,40 (inclusief BTW). Voorgesteld wordt om dit tarief met 10% te verhogen naar € 381,00 per kwartaal.
In het kader van de verdere ontwikkeling van het parkeerbedrijf zal de komende maanden worden gewerkt aan de ontwikkeling van meerdere parkeerproducten voor deze garage.

SE.4.C

De Boterdiepgarage
Het uurtarief in de Boterdiepgarage bedraagt op dit moment € 1,60. Voorgesteld wordt om dit tarief met het percentage uit de parkeernota (10% in 2010) te verhogen tot € 1,80. Het voorstel is om tevens de huidige abonnementtarieven te verhogen met 10% van € 90,60 naar € 99,70 per maand.

De Euroborgarage
Het uurtarief in de Euroborggarage bedraagt om dit moment € 1,20. Voorgesteld wordt om dit tarief met het percentage uit de parkeernota (10% in 2010) te verhogen tot € 1,30. Het voorstel is om tevens de tarieven van de verschillende abonnements-vormen te verhogen met 10%.

Bij de parkeernota zijn de financiële effecten al in een begrotingswijziging meegenomen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

Bestuursdienst
Volgvel 0

Telefoon (050) 3678701/ Ludwig van Duren
Onderwerp Busknopenmodel

Leden van de gemeenteraad van Groningen
te
GRONINGEN

Datum 17 DEC 2009 Bijlage(n) - Ons kenmerk RO 09.2114257

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

Op verzoek van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen heeft de stuurgroep RegioTram het OV-bureau Groningen Drenthe opdracht gegeven om de keuze voor een RegioTram in de stad Groningen af te zetten tegen een keuze voor een HOV-bussysteem. Het OV-bureau heeft deze opdracht samen met de gemeente Groningen, de provincie Groningen en het projectbureau RegioTram uitgewerkt.
Adviesbureau Goudappel Coffeng heeft op basis van de beschikbare informatie een eindrapport opgesteld. In deze brief lichten wij de resultaten van dit onderzoek aan u toe. De rapportage treft u als bijlage aan.

Studies in verleden

In het verleden is in de Verkenningennota STOV (2002) en de Planstudie HOV CS-Zernike (2005) een verkenning gedaan naar de mogelijkheden van structurele verbetering van het openbaar vervoer in de stad Groningen. Hierbij zijn de mogelijkheden van bus en tram met elkaar vergeleken. Conclusie van de verkenning was dat concentratie van vervoer op hoofdassen in de stad nodig was om voldoende kwaliteit te kunnen bieden voor een goede bereikbaarheid.
In de Verkenningennota STOV wordt geconcludeerd dat de tram het meest geschikt is voor het openbaar vervoer op de hoofdassen. De tram heeft een grotere capaciteit dan de bus en kan daarom meer reizigers vervoeren tegen minder kosten. De tram komt bovendien tegemoet aan de wens om minder bussen over de Grote Markt te laten rijden (vanwege leefbaarheid, belevingskwaliteit).

SE.4.C

Bestuursdienst
Volgvel 1

gemeente Groningen

Opzet Busmodel

In de Verkenningennota STOV zijn tram en bus met elkaar vergeleken voor een exploitatiemodel waarin in sterke mate bundeling plaatsvindt. De bus is echter niet goed geschikt voor zeer zware vervoerrelaties. In de stad is de bus daarom meer geschikt voor gespreide vervoersstromen. Bovendien wordt daarmee een toename van de hinder van het busverkeer op de Grote Markt voorkomen. Een reëel busalternatief is dan ook een model waarin de kracht van de bus optimaal wordt benut door:

- spreiding van vervoersstromen;
- meer rechtstreekse verbindingen.

Dit vormt de basis voor het 'Busknopenmodel'.

In het Busknopenmodel worden grotendeels dezelfde uitgangspunten gehanteerd als in het RegioTrammodel. De spoorverbinding Groningen – Heerenveen is opgenomen, waardoor de Qliners uit die richting vervallen. Daarnaast worden de regionale treindiensten op het Hoofdstation van Groningen doorgekoppeld. Bij station Groningen Europapark en transferium Hoogkerk worden nieuwe busstations ingericht. Het bestaande stadslijnennet blijft voor een belangrijk deel gelijk. De verbinding Hoofdstation - Zernike wordt om de binnenstad heen geleid. Tangentlijnen verbinden de subcentra en werkgelegenheidslocaties langs de ring onderling, waarbij knooppunten als station Noord, station Europapark en het nieuwe station Hoogkerk een belangrijke rol vervullen. De nieuwe buslijnen Kardinge – Zernike, Hoofdstation – Zernike en transferium Hoogkerk – Zernike zijn belangrijk voor de bediening van het universiteitscomplex Zernike.

Uitgangspunt bij de opzet van het Busknopenmodel was het busvrij maken van de Grote Markt. Echter, in de uitwerking bleek de capaciteit van de alternatieven (Diepenring, Oostersingel, Petrus Campersingel) onvoldoende. Bovendien worden dan ook de reizigers met bestemming Grote Markt minder goed bediend. Daarom is gekozen voor het verdelen van de buslijnen met als uitgangspunt het gelijk blijven van het aantal bussen op de Grote Markt. De extra bussen zijn verdeeld over de Diepenring en Oostersingel.

Om het Busknopenmodel te laten functioneren zijn aanpassingen en deels uitbreidingen aan de infrastructuur noodzakelijk. Deze aanpassingen zijn gericht op het verbeteren van de doorstroming (zowel versnelling van het vervoer als verbeteren betrouwbaarheid) en het verbeteren van haltes. De infrastructurele maatregelen vallen in de volgende categorieën uiteen:

- aanleg nieuwe haltes;
- aanleg knooppunten met meerdere haltes en aansluitingen en parkeerplaatsen;
- aanleg busstroken / -banen en meer doorstromingsmaatregelen.

Er zijn 34 projecten benoemd die moeten worden uitgevoerd om het gewenste kwaliteitsniveau te bereiken. Hiervan zijn 8 projecten gericht op de aanleg van busstroken of busbanen. Er worden 10 knooppunten aangelegd/verbeterd (waaronder het Hoofdstation) en 16 nieuwe haltes gerealiseerd.

SE.4.C

Volgvel 2

Second opinion/Busknopenmodel-light

Een externe second opinion op het Busknopenmodel door Renzema Advies geeft aan dat een afgeslankt Busknopenmodel vergelijkbare kansen zou moeten bieden tegen minder kosten. Dit model heeft wel een lagere kwaliteit doordat de frequentie is verlaagd, een deel van de tangentlijnen is geschrapt en door minder gebouwde infrastructuur reizigers geconfronteerd worden met een langere reistijd. Dit model is het Busknopenmodel-light genoemd en in de rapportage getoetst aan dezelfde criteria als het RegioTrammodel en het Busknopenmodel.

In het Busknopenmodel-light is de frequentie op de tangentlijnen teruggebracht van een 10-minutendienst naar een kwartierdienst. De voorspelde reizigersontwikkeling op de lijnen rechtvaardigt deze ingreep. De lagere frequentie leidt uiteraard wel tot een mindere aantrekkelijkheid van de lijnen. In het Busknopenmodel-light is verder het lijngedeelte Europapark - Kardinge via de Ringweg vervallen. Dit lijngedeelte trok te weinig reizigers voor een hoogfrequente tangentlijn. Ook is een aparte oprit van de bus aan de westelijke ring geschrapt, waardoor de reistijd van lijn 15 toeneemt. De bus moet hier gebruik gaan maken van de reeds aanwezige oprit bij de Peizerweg. Hiermee is het Busknopenmodel-light kwalitatief geen volwaardig alternatief meer voor de tram.

Treinmodel

Naast het Busknopenmodel en het Busknopenmodel-light is een model geanalyseerd, waarin alle investeringen in de trein worden uitgevoerd, maar het buslijnennet vrijwel gelijk blijft. Dit model is het Treinmodel genoemd. In het Treinmodel rijdt de trein conform het Raamwerk RegioRail. De spoorverbinding Groningen – Heerenveen is opgenomen waardoor de Qliners uit die richting zijn komen te vervallen. Daarnaast worden de treindiensten van de noordelijke contractsectorlijnen op het hoofdstation van Groningen doorgekoppeld. Bij Groningen Europapark en transferium Hoogkerk worden nieuwe busstations ingericht. De verbeteringen in het treinproduct leiden tot extra reizigers op het stadsnetwerk (nog naast de autonome vervoersontwikkeling). Om deze reizigers te kunnen vervoeren zijn minimaal frequentieverhogingen op de huidige lijnen 3, 6, 11 en 15 noodzakelijk.

Resultaten

In hoofdstuk 5 van het bijgevoegde eindrapport staan de resultaten van de vergelijking tussen het Busknopenmodel, het Busknopenmodel-light en het RegioTrammodel weergegeven. Daarnaast worden in de bijlage van het eindrapport de resultaten van de vergelijking tussen het Treinmodel en het RegioTrammodel besproken. Hieronder worden kort de belangrijkste conclusies uit deze vergelijkingen weergegeven ten aanzien van de aspecten kosten, verkeer & mobiliteit en overige aspecten. Voor een overzicht van de vergelijking van de verschillende modellen op de verschillende aspecten zie bijlage 1.

Volgvel 3

Kosten

- Ongeacht de gekozen oplossing zullen de exploitatiekosten (inclusief beheer en onderhoud) van het openbaar vervoer in de stad Groningen toenemen ten gevolge van de geprognosticeerde autonome groei. Op zich is dit begrijpelijk aangezien de kostendekkingsgraad van het OV ongeveer 50% bedraagt binnen de huidige exploitatie van het OV-bureau. Meer bussen betekent dus hogere (exploitatie)kosten.
- De toename van de exploitatiekosten bij de tram is het laagst. Bij het Busknopenmodel is de toename van de exploitatiekosten fors hoger.
- Investeringen in infrastructuur zijn bij het RegioTrammodel het hoogst. Investeringen in het Busknopenmodel zijn fors lager. Investeringen om infrastructurele knelpunten op te lossen bij het Treinmodel in de binnenstad zijn onbekend, maar naar het zich laat aanzien fors (aanpassingen Hoofdstation, Stationsweg, Emmabrug, Herebrug, Diepenring).
- Bij investeringen in de tram is het lastiger om in de toekomst kosten te reduceren. Het is immers nauwelijks mogelijk lijnen te schrappen; wel kan de frequentie aangepast worden.
- De exploitatie-effectiviteit van het RegioTrammodel ligt beduidend hoger. Per reiziger is een kleinere bijdrage vanuit de overheid nodig.
- De netto contante waarde (NCW) van het Busknopenmodel-light is lager dan de NCW van het RegioTrammodel; de NCW van het Busknopenmodel is hoger dan de NCW van het RegioTrammodel.

Mobiliteit en verkeer

- In het Busknopenmodel rijden net zoveel bussen op de Grote Markt als vandaag de dag. In het Treinmodel neemt het aantal bussen op de Grote Markt ten opzichte van de huidige situatie toe.
- De geprognosticeerde vervoerswaarde van de tram is zonder de x-factor. Het lijkt zeer aannemelijk dat de daadwerkelijke gerealiseerde vervoerswaarde hoger ligt (Montpellier, Straatsburg en Lyon). Als vuistregel kan volgens Goudappel Coffeng ongeveer 20% onderschatting op korte termijn en 30% op langere termijn worden gehanteerd.
- Busknopenmodel en Treinmodel zijn in de loop van de jaren te realiseren en aan te passen afhankelijk van de daadwerkelijke vraag. Maar er is geen extra groei door een kwaliteitssprong (latente vraag) en een risico dat het eindbeeld niet gerealiseerd wordt.
- De light versie van het Busknopenmodel is interessanter dan het Busknopenmodel, omdat nagenoeg dezelfde vervoerswaarde gerealiseerd tegen aanmerkelijk lager investerings- en exploitatiekosten. Echter, hiermee wordt niet meer een kwalitatief vergelijkbaar product geboden als met het RegioTrammodel door het verlagen van de frequentie, het schrappen van lijnen en het bezuinigen op infrastructurele aanpassingen.
- Een Busknopenmodel is flexibeler dan een RegioTrammodel voor wat betreft aanpassingen aan het lijnennetwerk, maar kent door de spreiding minder

mogelijkheden om het vervoeraanbod aan te passen aan de vraag. Een minimale frequentie dient immers gehandhaafd te blijven.
- Het Busknopenmodel bereikt aan de zuidkant van de stad iets meer dan het RegioTrammodel, maar in het centrum komen 12% minder OV-reizigers.
- In het RegioTrammodel stapt 5% van de automobilisten extra over naar het openbaar vervoer ten opzichte van het Busknopenmodel.

Overige aspecten
- Het RegioTrammodel sluit het beste aan bij de compacte stad benadering. Namelijk bundelen van vervoerstromen, waardoor bedrijven, woonwijken en winkels behouden blijven in de binnenstad.
- Het RegioTrammodel versterkt economische ontwikkeling binnenstad. Busmodel versterkt economische ontwikkelingen aan de randen van de stad op en nabij de OV-knooppunten. Uit de STOV-studie bleek dat het vervoersconcept HOV-bus 12% minder omzet in de binnenstad genereert dan het vervoerconcept HOV-tram.
- De tram is een beter alternatief indien belang gehecht wordt aan aspecten als leefbaarheid, verkeersveiligheid, woon- leefkwaliteit.
- Het Busknopenmodel houdt de problemen in binnenstad ten aanzien van leefbaarheid en bereikbaarheid op het huidig niveau, doordat in de toekomst een deel van de reizigers via de tangenten wordt vervoerd.
- Het Treinmodel vergroot de problemen van de binnenstad ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid, woon- en leefkwaliteit en verkeerveiligheid t.o.v. de huidige situatie.

Conclusie

Met het Busknopenmodel is een volwaardig alternatief voor het RegioTram-concept onderzocht. Belangrijke conclusie uit deze studie is dat "niks doen" geen optie is. De exploitatiekosten zullen ten alle tijde stijgen in 2020 ten opzichte van vandaag de dag. Dit blijkt onder meer uit de resultaten van de doorrekening van het Treinmodel. In deze variant is gekeken naar de vervoerswaarde van het huidig bussysteem in 2020 na uitvoering van de maatregelen op het spoor. Hieruit blijkt dat om de groei van het aantal OV-reizigers in 2020 te kunnen vervoeren in elk geval de exploitatiekosten zullen toenemen met € 2,6 miljoen per jaar. Deze middelen zijn nodig om extra bussen in te zetten om de groei van het aantal reizigers op te kunnen vangen. Hierin zijn dus geen toenemende kosten voor beheer en onderhoud meegenomen.

Daarnaast blijkt uit de bestudering van het Treinmodel dat het niet mogelijk is met het huidige OV-systeem de geprognosticeerde reizigersaantallen te faciliteren. Goudappel Coffeng schat dat dit tot forse investeringen zal leiden op het hoofdstation en dat de doorstroming van het busverkeer in de binnenstad niet gegarandeerd kan worden. Het is aannemelijk dat dit ook voor het autoverkeer geldt. In bijgevoegde studie zijn deze kosten niet berekend. Daarvoor zou eerst bepaald moeten worden welke maatregelen genomen zouden moeten worden.

Volgvel 5

Uit het Busknopenmodel-light blijkt dat er wel een bussysteem te ontwikkelen is als alternatief voor de tram, maar wel met een lagere kwaliteit dan het RegioTrammodel. Ook hierbij zal dan fors geïnvesteerd moeten worden in doorstromingsmaatregelen voor de bus. Daarnaast zullen aanpassingen aan het hoofdstation noodzakelijk zijn vergelijkbaar met het RegioTrammodel, maar minder dan in het Treinmodel, doordat er meer reizigers afgevangen worden aan de randen van de stad (de busknopen). Echter, de jaarlijkse meerkosten voor de exploitatie bij het Busknopenmodel zijn fors. Voor het Busknopenmodel-light bedragen deze € 7,1 miljoen per jaar. Daar staan wel lagere investeringskosten tegenover dan in het RegioTrammodel.

De kwaliteit van een OV-systeem is zo sterk als de zwakste schakel. Aangezien de tram meer kwaliteit biedt dan de bus ten aanzien van leefbaarheid, verkeersveiligheid, woon- leefkwaliteit en vervoerswaarde, wordt hiermee de kwaliteit in je hele OV-keten vergroot. Dit verklaart waarschijnlijk voor een groot deel waarom het met de tram wel lukt om substantieel meer automobilisten te verleiden tot het gebruik van het openbaar vervoer.

Ten slotte is ook de bereikbaarheid van de stad, als de zuidelijke ringweg straks op de schop gaat, bij een tramsysteem beter gewaarborgd dan in een Busknopenmodel. Een deel van het Busknopenmodel dient immers gerealiseerd te worden op en nabij de zuidelijke ringweg. Hierdoor ontbreekt bij het Busknopenmodel een goed alternatief per openbaar vervoer voor de auto tijdens de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg.

Gezien bovenstaande concluderen wij dat het RegioTrammodel onze voorkeur geniet boven een Busknopenmodel.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 89 10/ Wieteke de Boer
Onderwerp Evaluatie boombeheer 2009

De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum 17 DEC 2009 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO09.2103846

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij bieden wij u de evaluatie boombeheer over 2009 aan. In deze evaluatie geven wij een totaal overzicht van wat wij als gemeente in 2009 op bomengebied hebben uitgevoerd. Zo hebben we niet alleen kapvergunningen aangevraagd en verleend, maar ook veel bomen herplant. Naast een kwantitatieve analyse van de kapvergunningen geven we u een stand van zaken wat betreft de monumentale bomen. Verder informeren wij u over de uitgevoerde projecten in het kader van het bomenstructuurplan. We besluiten met een samenvatting van de boomfeestdag 2009 en de werkzaamheden die wij hebben uitgevoerd vanuit beheer en onderhoud.

De belangrijkste punten uit de evaluatie boombeheer 2009 zijn:

Kapvergunningen
- In 2009 zijn tot 5 november 322 kapaanvragen binnengekomen. Op basis van dit aantal verwachten wij over het gehele jaar circa 340 kapaanvragen. Dit zijn ruim honderd kapaanvragen minder dan in 2008. De afgelopen jaren lag het aantal kapaanvragen, ondanks kleine schommelingen, rond de 450 stuks. Waarom het aantal kapaanvragen nu is afgenomen, kunnen we niet verklaren;
- Tot 5 november 2009 hebben wij in totaal 301 kapvergunningen verleend voor het kappen van 929 bomen. Het aantal verleende vergunningen staat dus niet gelijk aan het aantal bomen dat gekapt is. Eén vergunning kan namelijk meerdere bomen omvatten. Het aantal bomen, waarvoor een kapvergunning wordt aangevraagd wisselt per jaar en is afhankelijk van de geplande projecten en werkzaamheden maar ook van het aantal particuliere aanvragen;
- Met de invoering van het nieuwe kapbeleid in 2004 is de kapvergunningvrije diameter van 10 cm naar 20 cm gegaan. Het aantal gekapte bomen met een stamdiameter kleiner dan 20 cm houden wij sindsdien bij. Het betreft hier alleen de gemeentelijke bomen. In totaal hebben wij in 2009 424 bomen met een stamdiameter kleiner dan 20 cm gekapt;
- Het aantal gemeentelijke vergunningen met een herplantplicht (19 stuks) is lager dan het aantal particuliere vergunningen met een herplantplicht (34 stuks). Toch

SE.4.C

omvat de gemeentelijke verplichte herplant meer bomen. Dit is te verklaren doordat naar verhouding de gemeente meer bomen per kapaanvraag aanvraagt. Van de 603 particuliere bomen, waarvoor wij een kapvergunning hebben verleend moeten er 162 bomen worden herplant. De herplantplicht bij particulieren ligt hiermee op circa 25%. De herplantplicht bij gemeentelijke bomen ligt veel hoger, namelijk op circa 60%. Van de 327 te kappen bomen moeten er 196 worden herplant;

- Naast de aanplant van bomen in het kader van de herplantplicht bij de kapvergunning hebben wij ook bomen aangeplant in het kader van reguliere inboet en nieuwe projecten. Bij inboet worden dode en slechte bomen vervangen door nieuwe aanplant. Het gaat hier in totaal om 1009 bomen;
- We hebben dit jaar 1367 bomen aangeplant tegenover 1353 gekapte bomen. Dat het aantal aangeplante bomen ongeveer gelijk is aan het aantal gekapte bomen, wordt grotendeels bepaald door de bomen die worden ingeboet/nieuw aangeplant. Vanuit de herplantplicht worden nog weinig bomen teruggeplant. Slechts 25% van het aantal aangeplante bomen is opgelegd vanuit de herplantplicht bij kapvergunningen. Naar verhouding wordt minder vaak herplant opgelegd bij particuliere kapvergunningen, omdat het meestal gaat om bomen die te groot zijn geworden ten opzichte van een tuin. Het opleggen van een herplant lijkt dan niet zinvol. Toch zou de aanplant van een kleine boom in zo'n geval een oplossing kunnen zijn. Ons streven is om in 2010 verhoudingsgewijs meer bomen aan te planten vanuit de herplantplicht bij kapvergunningen. We zullen daarom in 2010 criteria opstellen voor het toepassen van de herplantplicht en dit vastleggen in beleid.

Monumentale bomen

- Ten opzichte van de eerste inventarisatie in 2000 is het aantal monumentale bomen toegenomen van 2986 bomen in 2000 tot 5195 bomen in 2009. Hiervan staan 3998 op gemeentelijk terrein en 1197 op particuliere grond. Vooral in de jongste leeftijdscategorie zijn er veel gemeentelijke bomen bijgekomen, bijna 2000 stuks. Dit zijn bomen die bij de inventarisatie in 2000 nog niet de leeftijd van 50 jaar hadden bereikt;
- In 2009 zijn er tot 1 november vijf nieuwe subsidieaanvragen voor het onderhoud van particuliere monumentale bomen binnengekomen. Daarnaast zijn er nog drie aanvragen in behandeling. In verband met het subsidieplafond van € 10.000, - kunnen er tien subsidieaanvragen worden verleend.

Bomenstructuurplan

- Omdat het bomenbestand in een stad continu onderhevig is aan veranderingen en het bomenstructuurplan grotendeels is uitgevoerd, vinden wij het gewenst om het bomenstructuurplan te actualiseren. In 2010 zal daarom een plan van aanpak worden opgesteld, waarin concrete acties ten aanzien van het huidige bomenstructuurplan worden opgenomen. Wijzigingen en aanbevelingen uit de afgelopen evaluaties zullen wij hierin opnemen. Met dit plan van aanpak kan het

lopende bomenstructuurplan op een weloverwogen manier worden gecorrigeerd, zodat deze aansluit op de huidige situatie.

Beheer en onderhoud: boomziektes- en plagen

- Om de kastanjeziekte in de gemeente Groningen te monitoren en te beheersen wordt in 2010 een proef uitgezet voor een periode van drie jaar:
    - Bij een groep van 5-10 bomen wordt niets gedaan. Deze bomen worden alleen gecontroleerd en dienen als referentiegroep;
    - Bij een groep 5-10 bomen wordt bodemverbetering toegepast door het aanbrengen van compost op de boomspiegel en het aanbrengen van boorgaten in de bodem;
    - Bij een groep van 5-10 bomen worden de bloedingsplekken aangesmeerd met ascorbinezuur (vitamine C).

  Aan de hand van de resultaten wordt gekeken welke maatregel het meest doeltreffend is om de ziekte te bestrijden. De proef wordt uitgevoerd onder supervisie van de UR Wageningen 'Onderzoek ziekten en plagen stedelijk groen' en wordt financieel ondersteund door Stichting Iepenwacht Groningen. De overige financiering (deels met mogelijke subsidies) verzorgen wij zelf, evenals de monitoring. Landschapbeheer Groningen neemt het grootste deel van de uitvoering voor haar rekening. Ook de gemeente Winsum zal deelnemen met een vergelijkbaar opgezette proef.
  Verwacht wordt dat de gemeente financieel wordt bijgestaan door de volgende subsidiebronnen: Stichting Iepenwacht Groningen, Provincie Groningen en Senter Novem. De proef zal jaarlijks (zonder subsidie) circa € 12.000, - gaan kosten. De te verwachten subsidie bedraagt circa 50%.
- Massaria is een schimmelziekte die in 2007 voor het eerst in Nederland werd geconstateerd. Sinds het voorjaar van 2008 zijn platanen in Groningen besmet met Massaria. Dit jaar is opnieuw een daling van het aantal aangetaste platanen waargenomen. Aangezien in het zuiden van Nederland het aantal waarnemingen stijgt, is dit een opmerkelijke constatering. Een eenduidige verklaring voor daling ten opzichte van de stijging in zuid Nederland is er (nog) niet. Het verschil zou veroorzaakt kunnen worden door verschillende weersomstandigheden en temperaturen in vergelijking met de zuidelijke provincies. Daarnaast krijgt door reguliere controle de massariaziekte ook minder kans zich te ontwikkelen en te verspreiden.
- Sinds 2001 is de verspreiding van de eikenprocessierups in ons land toegenomen. De rups is onder andere waargenomen in Noord-Brabant, Gelderland, Utrecht, Overijssel, Noord-Holland, Zuid-Holland en in grote delen van Noord- en Midden-Limburg. Ook in Drenthe zijn de eerste waarnemingen gedaan. Mede door het lage aantal eiken in de provincie is Groningen nog gespaard gebleven. In 2010 verwachten we de eerste meldingen in Groningen.

Volgvel 3

Voor meer informatie over de evaluatie verwijzen wij u naar de bijlage.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

BIJLAGE

EVALUATIE BOOMBEHEER 2009

In de gemeente Groningen staan circa 180.000 bomen, ongeveer een boom per inwoner. Het merendeel hiervan staat in parken, plantsoenen of op particulier terrein. Deze evaluatie gaat grotendeels over de bomen die bij dienst ROEZ / Stadsbeheer in beheer zijn. Dat zijn er ongeveer 85.000.

1. Kapvergunningen

In 2009 zijn tot 5 november 322 kapaanvragen binnengekomen. Op basis van dit aantal worden over het gehele jaar circa 340 kapaanvragen verwacht. Dit zijn ruim honderd kapaanvragen minder dan in 2008. De afgelopen jaren lag het aantal kapaanvragen, ondanks kleine schommelingen, rond de 450 stuks. Waarom het aantal kapaanvragen nu is afgenomen kunnen we niet verklaren.

Tot 5 november '09 zijn in totaal 301 kapvergunningen verleend voor het kappen van 929 bomen. Het aantal verleende vergunningen staat dus niet gelijk aan het aantal bomen dat gekapt is. Eén vergunning kan namelijk meerdere bomen omvatten. Het aantal bomen waarvoor een kapvergunning wordt aangevraagd wisselt per jaar en is afhankelijk van de geplande projecten en werkzaamheden maar ook van het aantal particuliere aanvragen.

Kwantitatieve gegevens kapvergunningen 2000 (tot 05-11-2009)			
	Particulier	Gemeentelijk	Totaal
Aantal kapaanvragen	265	57	322
Aantal verleende vergunningen	244 (603 bomen)	57 (327 bomen)	301 (929 bomen)
Aantal weigeringen	21	0	21
Aantal aanvragen waarop zienswijzen zijn ingediend	7	3	10
Aantal vergunningen waarop bezwaarschriften zijn ingediend	2	5	7
Aantal vergunningen waarop voorlopige voorzieningen zijn ingediend	0	0	0
Aantal vergunningen waarbij herplant is opgelegd	34	19	53
Aantal te herplanten bomen	162	196	358

Circa 20% van alle kapaanvragen is gemeentelijk. Deze verhouding tussen het aantal gemeentelijke en particuliere kapaanvragen is vrijwel elk jaar gelijk. In 2009 zijn 21 kapaanvragen geweigerd. Deze hadden allen betrekking op particuliere bomen. Gemeentelijke aanvragen worden nauwelijks geweigerd. In 2009 zijn alle kapaanvragen van de gemeente verleend. Dit is te verklaren doordat een gemeentelijke kapaanvraag in een vroeg stadium intern wordt besproken met de kapvergunningverlener. Op het moment dat de kapaanvraag wordt gedaan is al overeenstemming bereikt en zal de kapvergunning niet worden geweigerd.

Er zijn verschillende redenen om een kapvergunning te weigeren. De meest voorkomende reden is dat de mate van overlast slechts gering is. Overlast kan soms worden weggenomen zonder dat de boom daarvoor gekapt hoeft te worden. Bij een te grote schaduwwerking kan snoeien van de boom een effectieve oplossing zijn. Overigens is voor het uitvoeren van een ingrijpende snoeimethode zoals knotten of kandelaberen (takken terugsnoeien tot op de stam, zodat de boom de vorm van een kandelaar krijgt) wel een kapvergunning nodig.

Er zijn zienswijzes ingediend op zeven particuliere kapaanvragen. Op twee particuliere vergunningen is bezwaar gemaakt. Bij de gemeentelijke kapaanvragen en –vergunningen ligt dat anders. Daar zijn

op drie kapaanvragen zienswijzes ingediend en is op vijf vergunningen bezwaar gemaakt. Geen van de bezwaarschriften heeft geleid tot een voorlopige voorziening.

Aantal gekapte niet vergunningplichtige gemeentelijke bomen (< 20 cm)
Met de invoering van het nieuwe kapbeleid in 2004 is de kapvergunningvrije diameter van 10 cm naar 20 cm gegaan. Het aantal gekapte bomen met een stamdiameter kleiner dan 20 cm wordt sindsdien bijgehouden door ROEZ / Stadsbeheer. Het betreft hier alleen de gemeentelijke bomen. In totaal zijn in 2009 424 bomen met een stamdiameter kleiner dan 20 cm gekapt.

Deelgebied	**Aantal gekapte bomen < 20 cm**	**Reden**
Zuid	25	Grondsanering (100%)
Oudewijken/Binnenstad	5	Dood (100%)
Noordwest/Hoogkerk	201	Dunning (90%), dood/ziek (10%)
Noorddijk	193	Dunning (70%), slechte kwaliteit (2%), overig/onbekend (28%)
Totaal	424	

Aantal herplante bomen
In beginsel wordt een herplantplicht van één op één opgelegd bij kapaanvragen. Het moet echter wel mogelijk zijn om een nieuwe boom op dezelfde plek te planten. Dit blijkt in de praktijk lang niet altijd zo te zijn. Er is soms geen ruimte voor een boom om zich te kunnen ontwikkelen, er staan soms te veel bomen bij elkaar waardoor ze elkaar belemmeren in hun groei of de boom is in het bomenstructuurplan aangemerkt als overboom[1] en hoeft daarom niet op dezelfde plek vervangen te worden.

Het aantal gemeentelijke vergunningen met een herplantplicht (19 stuks) is lager dan het aantal particuliere vergunningen met een herplantplicht (34 stuks). Toch omvat de gemeentelijke verplichte herplant meer bomen. Dit is te verklaren doordat naar verhouding de gemeente meer bomen per kapaanvraag aanvraagt.
Van de 603 particuliere bomen waarvoor een kapvergunning is verleend moeten er 162 bomen worden herplant. De herplantplicht bij particulieren ligt hiermee op circa 25%. De herplantplicht bij gemeentelijke bomen ligt veel hoger, namelijk op circa 60%. Van de 327 te kappen bomen moeten er 196 worden herplant.

Aantal herplant 2009	**Aantal bomen**
Herplant vanuit kapvergunningen (kapvergunningplichtige bomen):	
Particulier	162
Gemeentelijk	196
Inboet en nieuwe aanplant:	
Inboet/nieuwe aanplant SB	371
Inboet/nieuwe aanplant IGG	638
Totaal aantal bomen aangeplant	**1367**

[1] Overbomen zijn straatbomen die weinig toegevoegde waarde hebben in een straat omdat er al veel bomen in aangrenzende groenstroken of plantsoenen staan. Zodra deze bomen overlast gaan veroorzaken, ziek worden of doodgaan, kunnen ze worden verwijderd zonder hiervoor nieuwe bomen in de plaats te zetten. Tot deze categorie bomen behoren ook de straatbomen in verharding die in de huidige situatie veel overlast geven, maar waarbij het mogelijk is om de bomenstructuur opnieuw op te zetten in een nabij gelegen groen- of grasstrook. De overbomen zijn vastgelegd in het bomenstructuurplan 'Bladwijzer, dat in november 2002 door de raad is vastgesteld.

Naast de aanplant van bomen in het kader van de herplantplicht bij de kapvergunning zijn er ook bomen aangeplant in het kader van reguliere inboet en nieuwe projecten. Bij inboet worden dode en slechte bomen vervangen door nieuwe aanplant. Voor Stadsbeheer (SB) projecten zijn er in 2009 371 bomen ingeboet en nieuw aangeplant. Voor Ingenieursbureau (IGG) projecten zijn in 2009 638 bomen ingeboet en nieuw aangeplant.

Verhouding gekapte bomen/aangeplante bomen
We hebben dit jaar 1367 bomen aangeplant tegenover 1353 bomen gekapt. Dat het aantal aangeplante bomen ongeveer gelijk is aan het aantal gekapte bomen wordt grotendeels bepaald door de bomen die worden ingeboet/nieuw aangeplant. Vanuit de herplantplicht worden nog weinig bomen teruggeplant. Slechts 25% van het aantal aangeplante bomen is opgelegd vanuit de herplantplicht bij kapvergunningen. Naar verhouding wordt minder vaak herplant opgelegd bij particuliere kapvergunningen omdat het meestal gaat om bomen die te groot zijn geworden ten opzichte van een tuin. Het opleggen van een herplant lijkt dan niet zinvol. Toch zou de aanplant van een kleine boom in zo'n geval een oplossing kunnen zijn. Ons streven is om in 2010 verhoudingsgewijs meer bomen aan te planten vanuit de herplantplicht bij kapvergunningen. We zullen daarom in 2010 criteria opstellen voor het toepassen van de herplantplicht en dit vastleggen in beleid.

Kapprogramma
Ieder jaar wordt een kapprogramma opgesteld. Dit is een, vanuit regulier beheer en onderhoud gezien, gemeentelijke kapvergunningaanvraag, waarbij niet voor elke afzonderlijke boom een kapvergunning wordt aangevraagd, maar waarbij al deze bomen worden geclusterd in één aanvraag. Kapaanvragen in het kader van projecten zijn hierin niet opgenomen. Op 10 juni 2009 is de kapaanvraag ingediend en vervolgens beoordeeld. De uitvoering van het kapprogramma vindt plaats in het najaar van 2009 en het voorjaar van 2010.

In het kader van het kapprogramma 2009 worden 96 bomen gekapt, 15 geknot en 2 gekandelaberd. Aan de verleende kapvergunning is een herplant van 83 bomen opgelegd.

De bomen uit het kapprogramma 2009 worden om de volgende redenen gekapt:

Reden	**Aantal**
Dode bomen	41
Bomen met ernstige boomwortelproblemen	0
Bomen stervende en/of gevaarlijk	56
Dunning minder duurzame bomen t.b.v. duurzame bomen	16
Totaal	**113**

2. Monumentale bomen

Het meest bijzondere en waardevolle deel van het Groningse bomenbestand zijn de monumentale bomen. Deze bomen zijn vijftig jaar of ouder en zijn bijzonder vanwege hun omvang of functie. Het begrip 'monumentale boom' is in de APVG vastgelegd, compleet met toetsingscriteria.
Op 24 april 2007 heeft het college de actualisatie nota 'BladGoud' (inventarisatie en beleid monumentale bomen) vastgesteld. Hierover is de raad destijds schriftelijk geïnformeerd.

Ten opzichte van de eerste inventarisatie in 2000 is het aantal monumentale bomen toegenomen van 2986 bomen in 2000 tot 5195 bomen in 2009. Hiervan staan 3998 op gemeentelijk terrein en 1197 op particuliere grond. Vooral in de jongste leeftijdscategorie zijn er veel gemeentelijke bomen bijgekomen, bijna 2000 stuks. Dit zijn bomen die bij de inventarisatie in 2000 nog niet de leeftijd van 50 jaar hadden bereikt.

De particuliere monumentale bomen worden om de drie jaar geïnventariseerd. In 2010 zal de eerstvolgende actualisatie plaats vinden. De gegevens van de gemeentelijke monumentale bomen worden continu geactualiseerd op basis van het driejaarlijks onderhoud van de bomen.

Subsidie voor onderhoud particuliere monumentale bomen
Monumentale bomen zijn waardevolle objecten in de stad. Dit geldt niet alleen voor bomen op gemeentelijk terrein, maar ook voor monumentale bomen in particulier bezit. Particuliere eigenaren van een monumentale boom kunnen daarom eenmaal in de 15 jaar subsidie aanvragen voor het onderhoud van de boom. De raad heeft op 28 mei 2008 besloten om het subsidiebedrag te verhogen van € 500, - naar € 1000, - omdat € 500, - een te kleine bijdrage bleek in verhouding tot de totale onderhoudskosten van een monumentale boom. Deze variëren gemiddeld tussen € 800, - tot € 3000, - per subsidieaanvraag.
In 2009 zijn er tot 1 november vijf nieuwe aanvragen binnengekomen. Daarnaast zijn er nog drie aanvragen in behandeling. In verband met het subsidieplafond van € 10.000, - kunnen er tien subsidieaanvragen worden verleend

In 2000 zijn de particuliere monumentale bomen voor het eerst geïnventariseerd. Deze lijst met bomen is bekendgemaakt, maar de eigenaren van een monumentale boom zijn niet aangeschreven over hun monumentale bezit. Het is belangrijk dat particulieren een erkend boomverzorgingsbedrijf inschakelen voor het onderhoud van de monumentale boom zodat de boom geen schade oploopt. Om de particuliere eigenaren te wijzen op het waardevolle bezit dat zij op hun grond hebben staan, hebben wij, conform afspraken met de raad, in 2009 alle particuliere eigenaren van een monumentale boom aangeschreven. Hiermee is het belang van monumentale bomen voor de stad benadrukt en zijn de eigenaren geïnformeerd over subsidiemogelijkheden.

3. Bomenstructuurplan

Het bomenstructuurplan geeft aan hoe het straatbomenbestand in de gemeente Groningen is opgebouwd. Op basis van stedenbouwkundige-, ecologische-, recreatieve- en woonfuncties is het bomenstructuurplan opgedeeld in hoofdstructuren en nevenstructuren. Elk jaar vinden maatregelen plaats om de bomenstructuur in de gemeente Groningen te versterken. In onderstaande tabel staan de bomenstructuurplanprojecten die in 2009 zijn uitgevoerd.

BSP projecten 2009			
Stadsdeel	**Straat**	**Maatregelen**	**Kosten**
Hoogkerk	Boeiersingel	Verwijderen bomen en haag	€ 60.000, -
Hoogkerk	Diverse locaties	Klein leed diverse locaties	€ 5.000, -
Noorddijk	Boelema-/Hylkemaheerd	Herstraten en groen	€ 25.451, -
Oude Wijken	A.P. Fokkerstraat	Opzetten boomstructuur	€ 50.000, -
Oude Wijken	Europaweg	Herinrichten groen en taluds brug	€ 80.000, -
Oude Wijken	J. Baart de la Faillestraat	Opzetten nieuwe bomenstructuur	€ 50.000, -
Oude Wijken	Petrus Campersingel	Verstevigen boomstructuur	€ 2.000, -
Oude Wijken	Singelweg	Aanpak bomen	€ 30.000, -
Oude Wijken	Zaagmuldersweg	Aanvullen boomstructuur	€ 30.000, -
Zuid	Bilderdijklaan	Aanvullen boomstructuur	€ 8.000, -
Zuid	Paterswoldseweg	Boomstructuur (overgedragen IGG)	€ 70.000, -
Zuid	Tweede Willemsstraat	Opzetten nieuwe boomstructuur	€ 36.000, -
Totaal			**€ 446.451,-**

In de raadsvergadering van 27 november 2002 is de systematiek voor de ontwikkeling van een bomenstructuurplan, zoals beschreven in de nota Bladwijzer, vastgesteld. Van 2002 tot en met 2005 is invulling gegeven aan de uitwerking van het bomenstructuurplan per stadsdeel. Vervolgens heeft de raad in 2008 het bomenstructuurplan tot en met 2007 geëvalueerd. In de afgelopen jaren zijn de

hoofdstructuurprojecten grotendeels uitgevoerd. Ook in veel nevenstructuren is de kwaliteit van de bomenstructuur verbeterd. Omdat het bomenbestand in een stad continu onderhevig is aan veranderingen en het bomenstructuurplan grotendeels is uitgevoerd is het gewenst om het bomenstructuurplan te actualiseren. In 2010 zal daarom een plan van aanpak worden opgesteld waarin concrete acties ten aanzien van het huidige bomenstructuurplan worden opgenomen. Wijzigingen en aanbevelingen uit de afgelopen evaluaties zullen hierin worden opgenomen. Met dit plan van aanpak kan het lopende bomenstructuurplan op een weloverwogen manier worden gecorrigeerd zodat deze aansluit op de huidige situatie.

4. Nationale Boomfeestdag 2009

Op woensdag 18 maart was het voor de 52e keer Nationale Boomfeestdag. De boomfeestdag is bedoeld om het belang van natuur op een positieve manier onder de aandacht te brengen bij kinderen en hun ouders. Ieder jaar heeft de boomfeestdag een thema. In 2009 was het thema: 'Spaar de bomen'. De gemeente Groningen was dit jaar tevens de locatie voor de viering van de Provinciale Boomfeestdag 2009.

Bijna driehonderd kinderen uit de bovenbouw van de Nassauschool, de Petteflet, O.B.S. de Beijumkorf, de Swoaistee, de Tine Marcusschool en het Gomaruscollege namen deel aan de Boomfeestdag 2009. De aftrap vond plaats in en nabij de Der Aa- Kerk. Commissaris van de Koningin Max van den Berg plantte hier de eerste boom van de dag.

Voorafgaand aan de Boomfeestdag verzorgde de Provinciale Boomfeestdagcommissie, waarin natuurorganisaties als Staatsbosbeheer, Stichting het Groninger Landschap en Landschapsbeheer Groningen zijn vertegenwoordigd, gastlessen op de deelnemende scholen. Na het planten van de eerste boom naast de Der Aa- Kerk gaven de kinderen hun visie op het thema 'Spaar de bomen' door dit uit te beelden met een lied, een spandoek met een leus of een slagzin.

Vervolgens zijn de kinderen met bussen uiteen gegaan naar vijf verschillende locaties in de stad om daar bomen te planten. De kinderen hebben bomen geplant op het A-kerkhof, aan de Hunsingolaan, langs de Peizerweg, in het park Kalmoesstraat en aan de Beijumerweg. In totaal zijn er 150 bomen en 3000 stuks bosplantsoen geplant.

5. Beheer & onderhoud

Regulier onderhoud en inspectie
De dienst ROEZ / Stadsbeheer heeft ruim 85.000 bomen in beheer. In de stad staan veel meer bomen, maar die zijn deels in particulier bezit of bij andere diensten in beheer. De 85.000 bomen worden één keer per drie jaar gesnoeid en gelijktijdig geïnspecteerd. In 2009 zijn de bomen in Vinkhuizen, Concordiabuurt, Grunobuurt, De Wijert Noord, Laanhuizen, Corpus den Hoorn Zuid, Lewenborg, Middelbert, Engelbert, Rode Haan, Euvelgunne, Oosterhoogebrug en Ulgersmaborg geïnspecteerd en gesnoeid.

Daarnaast beheert de gemeente circa 2700 vormbomen. Dit zijn bomen die groeien als lei- of bolvorm. Deze bomen worden eens per jaar of eens per 2 jaar gesnoeid. In 2009 zijn er 1200 vormbomen gesnoeid.

Zorgplicht
Wij hebben als eigenaar een zorgplicht voor de bomen. Dit betekent dat wij de bomen zodanig moeten beheren en onderhouden dat geen nalatigheid kan worden verweten bij het ontstaan van schade. Wanneer schade door de bomen ontstaat als gevolg van nalatigheid van de boomeigenaar is er feitelijk sprake van een onrechtmatige daad. De eigenaar is aansprakelijk voor schade door bomen indien hij (verwijtbaar) onvoldoende zorg heeft besteed.

De zorgplicht bestaat uit een algemene zorgplicht, een verhoogde zorgplicht en een onderzoeksplicht. De algemene zorgplicht houdt in dat de eigenaar verplicht is de bomen regelmatig en systematisch op deskundige wijze te beoordelen, of te laten beoordelen, en op basis daarvan zonodig maatregelen te nemen (regulier onderhoud en periodieke boomcontrole). In principe vallen alle bomen van de gemeente onder de algemene zorgplicht. Een verhoogde zorgplicht houdt in dat men op plaatsen met verhoogde risico's de bomen tenminste één keer per jaar moet controleren. Plaatsen met een verhoogd risico zijn bijvoorbeeld drukke wegen, speelplekken, pleinen etc. De onderzoeksplicht geldt voor bomen waarbij uitwendige gebreken of symptomen voor verborgen gebreken zijn geconstateerd die mogelijk gevaarlijk kunnen zijn. Bij dergelijke bomen moet snel onderzocht worden wat de ernst van deze gebreken is en welke maatregelen genomen moeten worden om de risico's te minimaliseren.

Van de 85.000 zorgplichtige bomen hebben circa 6000 bomen een verhoogde zorgplicht. In 2009 hebben wij 30 bomen moeten kappen omdat wij de veiligheid niet meer konden garanderen.

Handhaving
Binnen de gemeente Groningen komt handhaving op het gebied van bomen op verschillende manieren tot uiting. Enerzijds vindt handhaving plaats op het gebied van schade aan bomen. Wijkbeheer (boomverzorgers en wijkbeheerders) heeft hierin een signaalfunctie. Geconstateerde onrechtmatigheden worden gemeld waarnaar een schaderapportage wordt opgesteld.

Anderzijds vindt handhaving plaats op het gebied van illegale kap. Meldingen van illegale kap komen binnen bij de afdeling Bouw en Woningtoezicht. De meldingen kunnen worden gedaan door burgers, door politie maar ook door medewerkers van de gemeente Groningen. Na een melding wordt er een bezoek gebracht aan de plaats van de melding en wordt de aard van de melding vastgesteld. Vervolgens wordt in een gesprek met de eigenaar of de persoon die de betreffende boom(en) heeft gekapt getracht de aanleiding te achterhalen. Afhankelijk van de aard van de illegale kap kunnen sancties als aangifte, herplant of andere financiële gevolgen worden opgelegd.

Boomziektes- en plagen
Iepziekte
Iepziekte, de verwelkingsziekte die al in 1919 in Nederland werd ontdekt, is in onze stad onder controle. Stichting Iepenwacht Groningen voert in opdracht van de gemeente het duurzame iepenbeheer uit. De stichting coördineert de bestrijding van de iepziekte in de provincie Groningen. Ieder jaar worden in de zomer alle iepen in de gemeente geïnspecteerd door de Iepenwacht. In 2009 zijn 23 klonale iepen- en 107 veldiepen gekapt en is 855 m2 bosplantsoen geruimd. Klonale iepen zijn bomen die gekweekt als straatboom of solitair in de stad staan. Veldiepen zijn bomen die spontaan zijn gegroeid of als bosplantsoen zijn aangeplant, maar zijn uitgegroeid tot bomen.

Soort iep	Aantal gekapte iepen			
	< 15 cm	15 - 40 cm	> 40 cm	Totaal
Klonale iepen	3	12	8	23
Veldiepen	102	5	0	107
Totaal	105	17	8	130

De afgelopen jaren is veel bereikt in het doorgronden van de ziekte, het inperken van de verspreiding van de ziekte en het ontwikkelen van resistente iepsoorten. Dit heeft ertoe geleid dat het aantal zieke iepen al een aantal jaren stabiel is en niet toeneemt. Inmiddels kiest de gemeente steeds vaker voor resistente iepen bij de aanplant van nieuwe bomen. Ook preventief injecteren is een goed middel tegen iepziekte. Omdat deze methode kostbaar is worden alleen monumentale bomen ieder jaar preventief tegen iepziekte geïnjecteerd.

Kastanjeziekte
In 2002 is de kastanjeziekte voor het eerst ontdekt bij een aantal paardenkastanjes in het westen van het land. In 2004 breidde de ziekte zich snel uit over de rest van Nederland. Bomen krijgen bruine

vlekken op de stam en 'bloeden' donker vocht. De aantasting leidt tot baststerfte en bij ernstige aantasting tot sterfte van de boom.

Om de kastanjeziekte in de gemeente Groningen te monitoren en te beheersen, wordt in 2010 een proef van drie jaar uitgezet. Er worden drie acties uitgezet. Aan de hand van de resultaten wordt gekeken welke maatregel het meest doeltreffend is om de ziekte te bestrijden.

- Bij een groep van 5-10 bomen wordt niets gedaan. Deze bomen worden alleen gecontroleerd en dienen als referentiegroep;
- Bij een groep 5-10 bomen wordt bodemverbetering d.m.v. compost op de boomspiegel- en door middel van boorgaten in de bodem toegepast.
- Bij een groep van 5-10 bomen worden de bloedingsplekken aangesmeerd met ascorbinezuur (vitamine C)

De proef wordt uitgevoerd onder supervisie van de UR Wageningen "Onderzoek ziekten en plagen stedelijk groen" en wordt financieel ondersteund door Stichting Iepenwacht Groningen. De overige financiering (deels met mogelijke subsidies) verzorgt de gemeente Groningen zelf, evenals de monitoring. Landschapbeheer Groningen neemt het grootste deel van de uitvoering voor haar rekening. Ook de gemeente Winsum zal deelnemen met een vergelijkbaar opgezette proef.

Verwacht wordt dat de gemeente financieel wordt bijgestaan door de volgende subsidiebronnen: Stichting Iepenwacht Groningen, Provincie, Senter Novem. De proef zal jaarlijks (zonder subsidie) circa € 12.000, - gaan kosten. De te verwachten subsidie bedraagt circa 50%.

Massaria
Massaria is een schimmelziekte die in 2007 voor het eerst in Nederland werd geconstateerd. Sinds het voorjaar van 2008 zijn er platanen in Groningen besmet met Massaria. De ziekte komt alleen voor bij bomen vanaf een jaar of dertig. Omdat door de schimmel aangetaste takken kunnen afbreken, worden de platanen van dertig jaar en ouder drie keer per jaar gecontroleerd. Uit de inspectie van 144 bomen is naar voren gekomen dat ongeveer 10% van deze platanen met de schimmel was besmet (ca. 15 stuks). Per boom zijn gemiddeld twee aangetaste takken aangetroffen. Deze zijn verwijderd om gevaarlijke situaties te voorkomen.

In 2008 was bij een tweede inspectieronde het aantal aangetaste platanen afgenomen van ca. 50% tot ca. 25%. Deze daling werd verklaard door het aantal oude aantastingen wat bij de eerste ronde is waargenomen. Dit jaar is opnieuw een daling van het aantal aangetaste platanen waargenomen. Aangezien in het zuiden van Nederland het aantal waarnemingen stijgt, is dit een opmerkelijke constatering. Een eenduidige verklaring voor daling ten opzichte van de stijging in zuid Nederland is er (nog) niet. Het verschil zou veroorzaakt kunnen worden door verschillende weersomstandigheden en temperaturen in vergelijking met de zuidelijke provincies. Daarnaast krijgt door reguliere controle de massariaziekte ook minder kans zich te ontwikkelen en te verspreiden.

Eikenprocessierups
Oorspronkelijk komt de eikenprocessierups uit Zuid- en Centraal Europa. Ze houden van warmte en zitten vooral aan de zonnige zuidkant van eikenstammen in lanen. De eikenprocessierups kan in ons land overleven dankzij het warmere weer. Onder bepaalde omstandigheden (warm en droog voorjaar) kunnen plagen optreden. Begin jaren '90 is de eikenprocessierups in aantal toegenomen. Vooral in 1996 zijn veel zware aantastingen van bomen gemeld. Daarna stortte door intensieve bestrijding de populatie van de soort in.

Eiken ondervinden schade van de rups doordat het jonge blad in processieachtige colonnes wordt opgevreten. De eikenbomen komen hierdoor later of vrijwel niet in blad. Gedurende deze periode verspreidt de rups brandharen die bij mensen irritaties kunnen geven.

Sinds 2001 is de verspreiding van de rups in ons land weer toegenomen. De rups is onder andere waargenomen in Noord-Brabant, Gelderland, Utrecht, Overijssel, Noord-Holland, Zuid-Holland en in grote delen van Noord- en Midden-Limburg. Ook in Drenthe zijn de eerste waarnemingen gedaan. Mede door het lage aantal eiken in de provincie is Groningen nog gespaard gebleven. In 2010 verwachten we de eerste meldingen in Groningen.

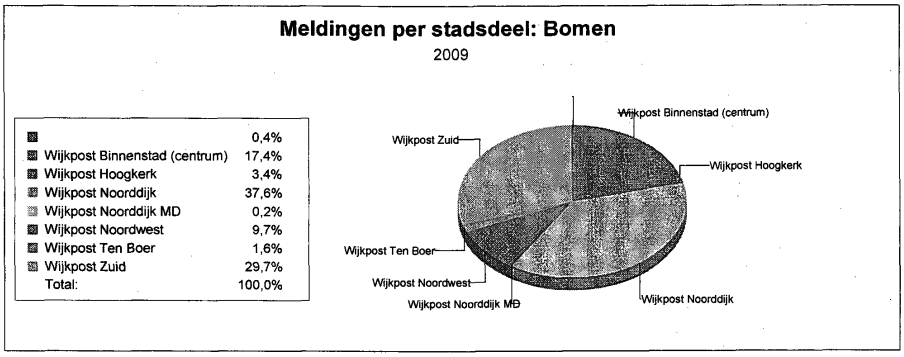
Financiën
Voor het beheer en onderhoud van de 85.000 bomen die wij in ons bezit hebben, hadden wij in 2009 een budget van € 689.000 tot onze beschikking. Circa € 400.000, - van dit bedrag is bestemd voor de uitvoering van het bomenstructuurplan. De overige € 289.000, - is bestemd voor het reguliere onderhoud.

6. Meldingen en verzoeken over bomen
Het afgelopen jaar zijn tot 1 november 495 meldingen over bomen gedaan. De meldingen hadden betrekking op verschillende subcategorieën zoals 'boom geeft overlast', 'gevaarlijke boom', 'snoeiafval' etc. Er zijn in totaal acht subcategorieën. De meldingen zijn als volgt verdeeld:

Meldingen bomen 2009 per subcategorie	
Subcategorie	**Aantal meldingen**
Bomen overig	59
Boom geeft overlast	224
Boom schade / scheefstand	52
Dode boom	44
Gevaarlijke boom	9
Kapprogramma	1
Snoeiafval bomen	23
Tak geeft overlast	83
TOTAAL	495

De meeste meldingen hebben betrekking op overlast, zowel door de boom zelf als door zijn takken. Daarnaast zijn veel meldingen gedaan over schade of scheefstand en over dode bomen. Een relatief groot aantal meldingen was niet in te delen in één van de subcategorieën en is samengevoegd onder 'bomen overig'.

Zoals in onderstaande grafiek te zien is, verschilt het aantal meldingen over bomen per stadsdeel. Bijna 40% van alle meldingen over bomen zijn in het stadsdeel Noorddijk gedaan. Ook stadsdeel Zuid heeft relatief veel meldingen over bomen. Dit heeft voornamelijk te maken met het grotere aantal bomen in een wijk.



Bestuursdienst
Telefoon (050) 3678111/ J. Nijhoff
Onderwerp Vrijgeven voor inspraak ontwerp Steentilstraat

De leden van de gemeenteraad van Groningen
te
GRONINGEN

Datum 23 DEC 2009 Bijlage(n) 3 Ons kenmerk RO09.2074128
Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

De afgelopen jaren hebben we discussie gevoerd over de inrichting van de Steentilstraat, zowel met uw raad, met bewoners als met ondernemers. Hierin heeft ons college het uitgangspunt ingenomen dat de Steentilstraat een aantrekkelijke looproute moet worden van de Damsterdiepgarage naar de binnenstad.

Op dit moment wordt de Steentilstraat gebruikt als doorgaande route door het centrum en als extra ontsluiting van de parkeergarage aan de Rademarkt. Dit gebruik past niet bij een goede looproute naar de binnenstad. Met ons voorstel kiezen we er daarom voor venstertijden in te voeren en daarmee het doorgaand autoverkeer uit de Steentilstraat te halen.

Het ontwerp
In de nieuwe situatie blijft de weg even breed als nu het geval is. Er ontstaat meer ruimte op de stoep omdat parkeerplaatsen worden verwijderd. Op de plekken waar nu parkeerplekken zijn, wordt de stoep verbreed. Daardoor ontstaat aan beide zijden van de weg een ruime stoep van 3,5 meter breed. Hiermee kan de bezoekersstroom vanuit de Damsterdiepgarage naar de binnenstad op een goede manier gefaciliteerd worden.

Zoals hierboven gemeld voeren we venstertijden in om het doorgaande verkeer uit de Steentilstraat te halen. Laden en lossen is mogelijk op de rijbaan. De politie heeft aangegeven te zullen handhaven op de naleving van de venstertijden.

We kiezen voor een sobere uitvoering binnen het huidige profiel van de straat. Hierdoor is er minder overlast voor de omgeving en zijn de kosten lager, zodat het plan met de beschikbare middelen kan worden uitgevoerd. In de bijlage treft u het ontwerp voor de herinrichting van de Steentilstraat aan.

Burgerparticipatie
Vanaf het begin is een klankbordgroep bestaande uit belangstellende bewoners, vertegenwoordigers uit omliggende buurten en ondernemers in het ontwerpproces

SE.4.C

betrokken. De klankbordgroep heeft meegekeken en meegedacht over het ontwerp van de Steentilstraat. In de bijlage is aangegeven wie in de klankbordgroep zit en wat de wensen van de klankgroepbord zijn. Het huidige voorstel komt waar mogelijk tegemoet aan deze wensen. In de bijlagen wordt aangegeven hoe we met de wensen van de klankbordgroep zijn omgegaan.

Procedure
Wij willen het ontwerp vier weken lang ter inzage te leggen voor de formele inspraakprocedure. Na de inspraakperiode zal het - eventueel aangepaste - ontwerp ter besluitvorming aan u worden voorgelegd, met de aanvraag van het uitvoeringskrediet.

De uitvoeringswerkzaamheden worden afgestemd op de oplevering van de parkeergarage Damsterdiep, zodat de Steentilstraat klaar is als de Damsterdiepgarage open gaat. Naar verwachting starten de werkzaamheden in het voorjaar van 2011. Bezoekers vanuit de Damsterdiepgarage kunnen dan zodra de garage in gebruik is meteen via de Steentilstraat naar de binnenstad lopen.

Uw raad heeft ons bij de aanvraag van het plankostenkrediet voor Steentilstraat en de Diepenring verzocht een uitvoeringsprogramma op te stellen met de focus op bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden. Daarbij heeft u ook aangegeven dat niet kan worden begonnen met de fysieke inrichting voor de Damsterdiepgarage opgeleverd is.
We starten met de werkzaamheden aan de Steentilstraat als het Damsterdiep gedeeltelijk weer beschikbaar is. Daarnaast is de Steentilstraat geen onderdeel van de omleidingsroute. We verwachten daarom geen verkeersproblemen door de werkzaamheden aan de Steentilstraat. Met deze planning komen we tegemoet aan de wens van de klankbordgroep om de werkzaamheden aan de Steentilstraat af te ronden voordat de Damsterdiepgarage open gaat.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

Volgvel 2

Bijlage

Op 26 januari 2009 hebben wij een informatieavond georganiseerd voor bewoners en ondernemers van de Steentilstraat. Het doel van de avond was betrokkenen te informeren over de plannen met de Steentilstraat en hen uit te nodigen om zitting te nemen in de klankbordgroep. Hiervoor zijn ook de ondernemers en bewonersvertegenwoordigingen uitgenodigd uit dit gebied. Op de informatieavond waren twaalf mensen aanwezig. De volgende vijf mensen hebben zich gemeld voor de klankbordgroep:
R. de Eijkman (wereldwinkel)
B. Snipppe (bewonersverenging Oude St.Jan)
F. Poelman (bewoner)
A. Tuni (winkel de Bron)
H. Lannooy (winkelier)

Er zijn na de informatieavond 4 bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep. Daarnaast is er een wandeling georganiseerd om ter plekke de situatie nader toe te lichten.

De volgende wensen zijn uit de informatieavond en de klankbordgroepvergaderingen naar voren gekomen:
gekomen:
1. minder doorgaand verkeer: (circulatievoorstel) en zorg over handhaving;
2. meer ruimte voor de voetgangers en obstakelvrije trottoirs: hinder door gestalde fietsen en overlast van hangpubliek;
3. veiliger kruispunt Steentilbrug: vooral voor voetgangers en fietsers;
4. uitvoering werkzaamheden voorafgaand aan oplevering van de garage Damsterdiep: relatie met omleidingsroutes;
5. geen tram in de Steentilstraat;

Onderstaand wordt aangegeven hoe we met de wensen uit de klanbordgroep zijn omgegaan.

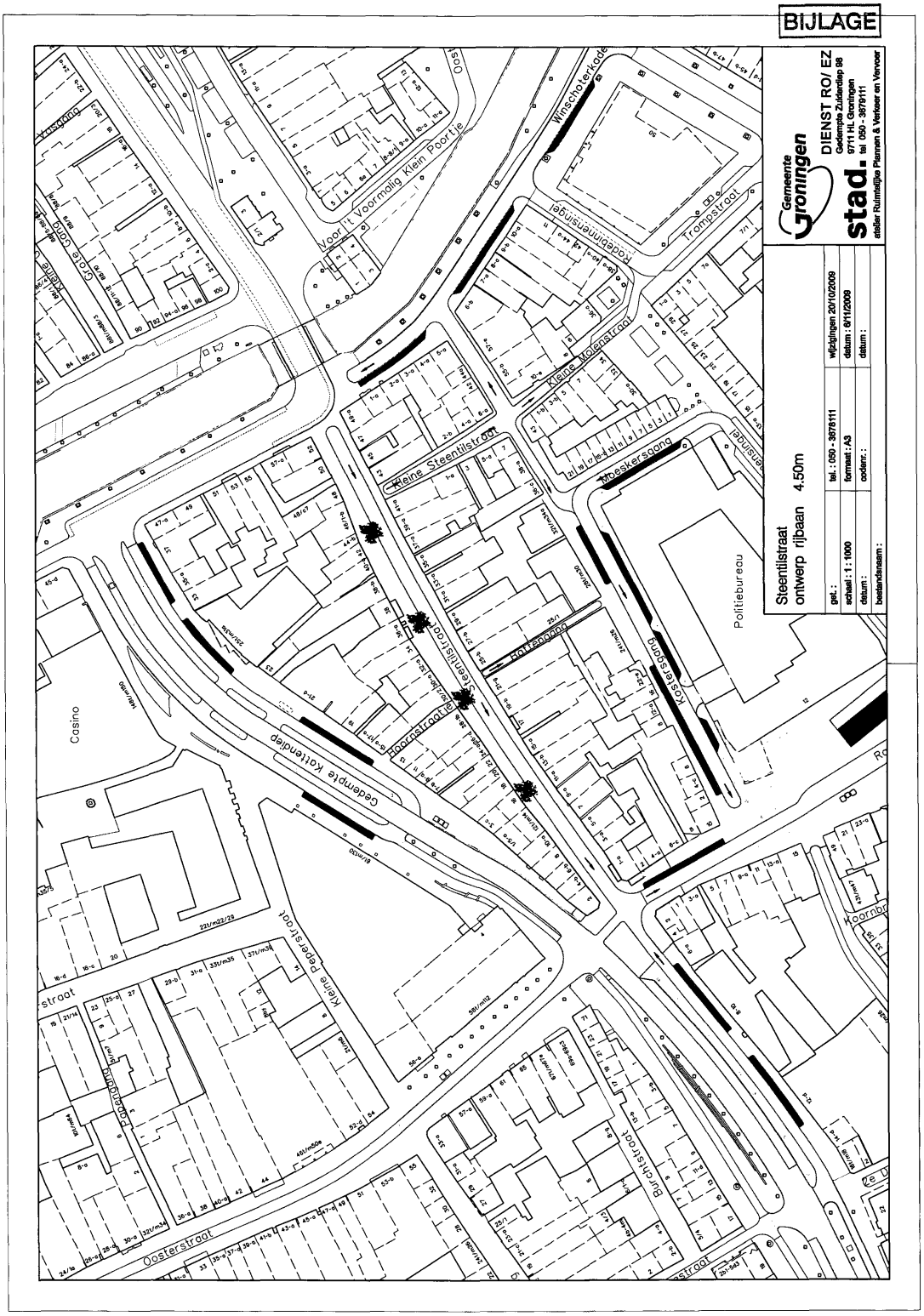
1) minder doorgaand verkeer: (circulatievoorstel) en zorg over handhaving;
In de klankbordgroep is de wens geuit om 24 uur per dag met de auto bereikbaar te zijn. Om tegelijkertijd doorgaand verkeer door de Steentistraat onmogelijk te maken is door de klankbordgroep voorgesteld een knip aan te brengen in de Rademarkt ter hoogte van de Kostersgang. Autoverkeer kan dan niet meer doorrijden over de Rademarkt, maar wordt via de Kostersgang teruggeleid naar de Steentilbrug.
Deze wens van de klankbordgroep hebben we niet meegenomen in het huidige voorstel. Enerzijds zijn de effecten voor de Kostersgang te groot omdat het verkeer door deze straat dan zou toenemen. Anderzijds gaat dit ten koste van de bereikbaarheid van het politiebureau. Daarom wordt deze mogelijkheid door de politie

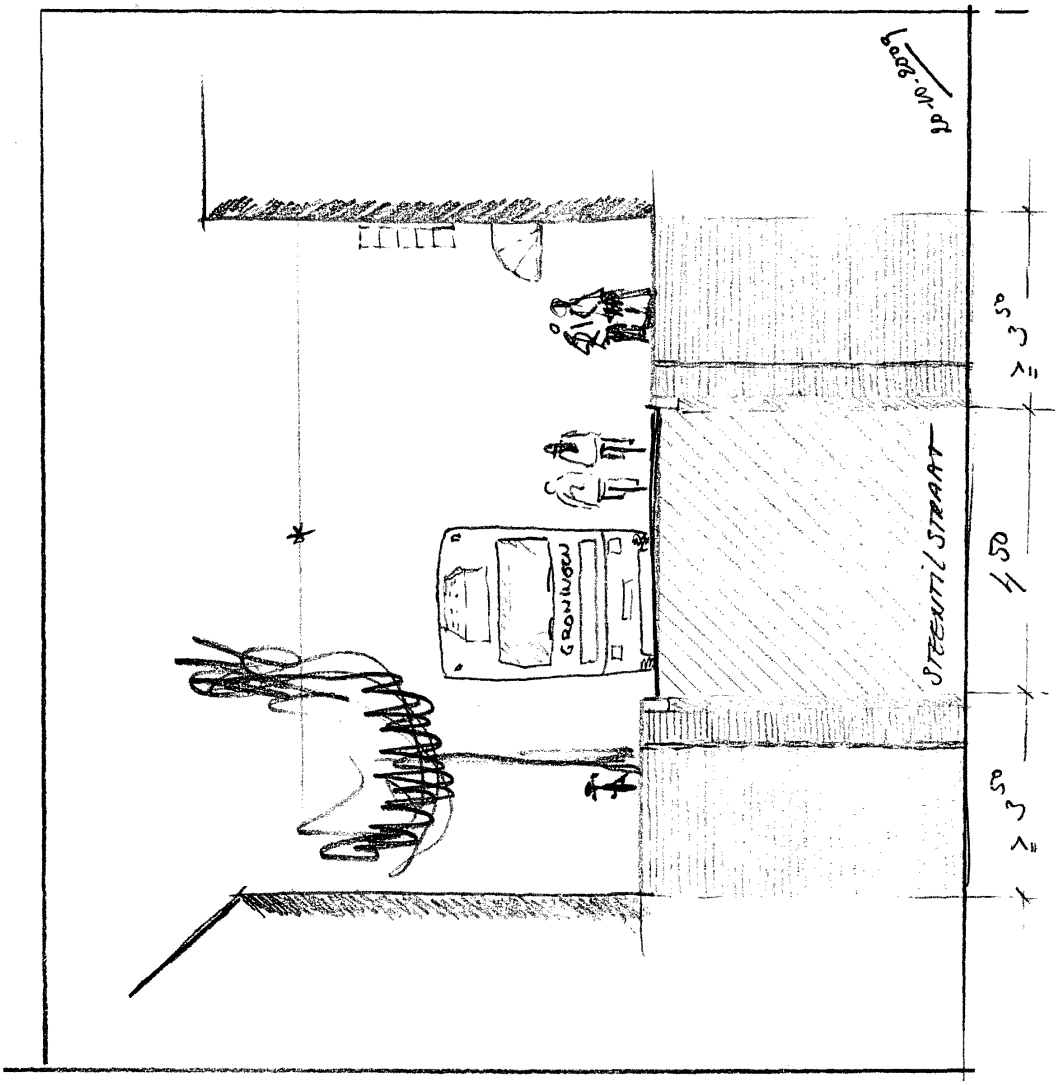
afgewezen. Met het invoeren van venstertijden en handhaving door de politie wordt de doelstelling van minder doorgaand verkeer ook bereikt.

2) meer ruimte voor de voetgangers en obstakelvrije trottoirs: hinder door gestalde fietsen en overlast van hangpubliek;
Het voorstel voor inrichting van de Steentilstraat komt aan deze wens tegemoet.

3) uitvoering werkzaamheden voorafgaand aan oplevering van de garage Damsterdiep: relatie met omleidingsroutes;
We willen de werkzaamheden uitvoeren zodat de Steentilstraat klaar is als de Damsterdiepgarage gereed is. Naar verwachting starten de werkzaamheden in het voorjaar van 2011 wanneer het Damsterdiep gedeeltelijk weer beschikbaar is. Daarmee kunnen de werkzaamheden afgerond zijn voordat de Damsterdiepgarage open gaat.

4)veiliger kruispunt Steentilbrug: vooral voor voetgangers en fietsers;
5) geen tram in de Steentilstraat;
De wens met betrekking tot het kruispunt Steentilbrug komt terug bij de uitwerking van de plannen voor lijn 2 van de tram en de Diepenring. De tracékeuze voor lijn 2 is geen onderdeel van deze nota. Besluitvorming hierover vindt plaats in het voorjaar van 2010.


BIJLAGE
Gemeente Groningen
DIENST RO/ EZ
Gedempte Zuiderdiep 88
9711 HL Groningen
stad.
tel 050 - 3678111
atelier Ruimtelijke Plannen & Verkeer en Vervoer
Steentilstraat
ontwerp rijbaan 4.50m
gel. :
schaal : 1 : 1000
datum :
bestandsnaam :
tel. : 050 - 3678111
formaat : A3
codenr. :
wijzigingen 20/10/2009
datum : 6/11/2009
datum :
Casino
Politiebureau
Gedempte Kattendiep
Kleine Peperstraat
Oosterstraat
Burchstraat
Steentilstraat
Hoogstraat
Kleine Steentilstraat
Kleine Hoogstraat
Kostersgang
Trompstraat
Winschoterkade
Voormalig Klein Poortje
Vismarkt
Grote Gang
Kleine Gang


GRONINGEN
STEENTJESSTRAAT
≥ 3,50
≥ 3,50
≥ 50

Bestuursdienst

Telefoon (050) 3678701/ Ludwig van Duren
Onderwerp Voortgang project RegioTram

Leden van de gemeenteraad van Groningen
te
GRONINGEN

Datum 2 3 DEC 2009 Bijlage(n) 2 Ons kenmerk RO09.2115394

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,,

Bij deze brief bieden we u het verslag aan van de participatie over de tweede tramlijn van het hoofdstation naar Kardinge. Tevens willen wij u in deze brief informeren over de geactualiseerde planning voor het vervolg.

Participatie
Tussen 1 oktober 2009 en 1 november 2009 hebben we alle mensen in de Regio Groningen-Assen uitgenodigd hun mening te geven over het tracé voor de tweede tramlijn van het hoofdstation naar Kardinge. Veel mensen hebben hiervan gebruik gemaakt. Bij de publieksexpositie in de Martinikerk zijn 2.600 bezoekers geweest. De website van de regiotram is in oktober 2009 door 10.000 unieke bezoekers bezocht en 852 mensen hebben een reactieformulier ingevuld.

In het reactieformulier konden belangstellenden een voorkeur uitspreken voor het tracé. Hieruit blijkt dat 26 procent van de respondenten de voorkeur geeft aan een tracé over de Oostersingel en Oosterhamrikkade NZ. Zestien procent geeft de voorkeur aan een tracé over de Petrus Campersingel en de Oosterhamrikkade NZ. Veertien procent geeft de voorkeur aan een tracé door de binnenstad in combinatie met de Oosterhamrikkade NZ. Overigens geeft ook veertien procent aan geen van de combinaties geschikt te vinden.

De participatieperiode heeft ook geleid tot nieuwe ideeën, belemmeringen en alternatieve routes. De gegeven reacties betrekken we bij het bepalen van het voorkeurstracé. Wij stellen het voorkeurstracé naar verwachting eind januari 2010 vast, waarna we het ter inspraak leggen.

Planning
We hebben de planning voor het vervolg geactualiseerd. Enerzijds heeft de uitwerking van lijn 1 meer tijd in beslag genomen dan oorspronkelijk was voorzien. Per straat zijn de aanwonenden en belanghebbenden betrokken. De meerwaarde van deze

SE.4.C

Volgvel 1

vroegtijdige participatie is dat hierdoor mogelijke ideeën, maar ook belemmeringen, worden geopperd. Bij de uitwerking zullen we hiermee rekening houden.
Bovendien hebben wij besloten het uitgewerkte voorkeurstracé van lijn 1, het voorlopig ontwerp voor lijn 1, in februari / maart 2010 ter inspraak te leggen. Oorspronkelijk was dit niet de bedoeling. Hiermee geven we invulling aan een zorgvuldige participatie en inspraak.

De geactualiseerde planning voorziet eind januari 2010 in behandeling in ons college van de volgende onderdelen:

- het voorlopig ontwerp en de kostenraming van lijn 1;
- het voorkeurstracé voor lijn 2;
- een voorlopige exploitatieberekening van lijn 1 en 2;
- de aanbestedingsvorm.

De geactualiseerde planning is als bijlage toegevoegd.
Na de behandeling in ons college zullen wij u de hierbij behorende stukken toezenden, zodat u deze kunt bespreken in de commissies Beheer en Verkeer en Ruimte en Wonen.

Tot slot willen we u informeren over de kostenraming van lijn 1 en de aanbesteding. Voor de kostenraming van het voorlopig ontwerp van lijn 1 gaan we werken met een zogenaamde probabilistische methode. Deze methode wordt door Rijkswaterstaat voor grootschalige infrastructurele projecten toegepast. Probabilistische ramen is een statistische methode om met onzekerheden binnen begrotingen om te gaan. Met de resultaten kunnen gefundeerde uitspraken gedaan worden over de nauwkeurigheid van de begroting en de kans dat een bepaald budget overschreden wordt.

Met betrekking tot de aanbesteding en het betrekken van de markt bij de uitvoering van de tram hebben wij een voorlopige voorkeur voor een vorm van integrale aanbesteding, waarbij door middel van een concurrentiegerichte dialoog nader zal worden bepaald welke vorm van contractering uiteindelijk zal worden gekozen.

Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groeten,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

BIJLAGE

Bijlage planning periode januari 2010 - augustus 2010

	januari 2010	februari 2010	maart 2010	april 2010	mei 2010	juni 2010	juli 2010	augustus 2010
VO lijn 1	Besluit college van B&W	Inspraak (gelijk met SO lijn 2)	Inspraak	Verwerken	Besluit B&W en GS	Besluit Raad / Staten		
SO lijn 2	Besluit college van B&W	Inspraak (gelijk met VO lijn 1)	Inspraak	Verwerken	Besluit B&W en GS	Besluit Raad / Staten	Uitwerken naar VO	
Raming lijn 1	Berekeningen IGG	Berekeningen IGG	Berekeningen	Berekeningen	Besluit B&W en GS	Besluit Raad / Staten		
Exploitatie	Berekeningen exploitatie	Berekeningen exploitatie	Berekeningen	Berekeningen	Besluit B&W en GS	Besluit Raad / Staten		
Aanbestedingsmodel	Besluit colleges	Uitwerken leidraden / wensen en eisen	Uitwerken	Uitwerken	Besluit B&W en GS	Besluit Raad / Staten	Aankondiging	
Publiek publieke ovk	Uitwerken	Uitwerken	Uitwerken	Uitwerken	Besluit B&W en GS	Besluit Raad / Staten		
Alg.risicoanalyse	Uitwerken	Uitwerken	Uitwerken	Uitwerken	Besluit B&W en GS	Besluit Raad / Staten		

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 85 61/ T.T. Aartsma
Onderwerp Implementatie hondenbeleid en hondenuitlaatplan Korrewegwijk, de Hoogte.

de leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum 28 DEC 2009 Bijlage(n) div. Ons kenmerk RO09.2096097

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Op 30 september 2009 heeft u het initiatiefvoorstel van de Christenunie over het bestrijden van honden(poep)overlast aangenomen. Inmiddels hebben wij voor de implementatie daarvan voor het einde van 2010, een project- en communicatieplan laten ontwikkelen. Tegelijkertijd hebben wij voor de Korrewegwijk en de Hoogte in goed overleg met de wijkbewoners een hondenuitlaatplan opgesteld. Met deze brief informeren wij u over de inhoud van beide plannen.

Project- en communicatieplan "Implementatie hondenbeleid".
Wijkkaarten.
In samenwerking met de bewonersorganisaties gaan we voor iedere wijk kaarten maken, waarop een voorstel voor uitrengebieden en uitlaatzones wordt aangegeven. De keuze voor uitrengebieden en uitlaatzones wordt onder andere afgestemd op de doelstellingen die wij nastreven in de Stedelijke ecologische structuur (SES).
Deze kaarten worden vervolgens – samen met informatie over de implementatie van het hondenbeleid – voorgelegd aan de bewoners. Hiertoe zullen wij in ieder stadsdeel een inloopmarkt organiseren. De reacties van de bewoners worden vervolgens getoetst op realiteit en uitvoerbaarheid en – voor zover mogelijk – verwerkt op de wijkkaarten. Het resultaat daarvan wordt nog eens teruggekoppeld aan de bewoners, waarna wij de kaarten zullen vaststellen.

Communicatie.
Om een zo breed mogelijke inbreng van bewoners te verkrijgen zal dit implementatietraject met een communicatiecampagne onder de aandacht worden gebracht. Deze campagne zal starten met een – nog nader te bepalen – centrale aftrap. Vervolgens zullen de bewonersavonden middels posters, advertenties, nieuwsberichten op internet en Oog-tv en een uitnodiging aan de bewonersorganisaties breed bekend gemaakt.

Een belangrijke voorwaarde voor een goede implementatie en voor het creëren van draagvlak bij bewoners, is bekendheid van de bewoners met de regels. Daarom gaan

SE.4.C

we deze jaarlijks publiceren in een advertentie in de Gezinsbode en op de website van de gemeente Groningen. Daarnaast ontvangen hondeneigenaren jaarlijks bij de aanslag van de hondenbelasting, een wijkgerichte folder met de regels uit het hondenuitlaatplan en de uitrengebieden en uitlaatzones in de wijk.

Uitvoering.
Na de vaststelling van uitrengebieden en uitlaatzones is de daadwerkelijke uitvoering doorslaggevend voor het succes van het beleid. Deze uitvoering bestaat uit:

- vaststelling van een aanwijsbesluit behorende bij de APVG met daarin opgenomen de uitrengebieden en uitlaatzones;
- het aanduiden van de uitrengebieden en uitlaatzones door het aanbrengen van borden;
- het organiseren en uitvoeren van de handhaving. Deze handhaving zal in de beginfase bestaan uit informeren en waarschuwen van bewoners. Na deze beginfase zal ook worden geverbaliseerd. Deze acties zullen worden aangekondigd in de Gezinsbode. Aan het eind van de acties zal ook het aantal procesverbalen worden gepubliceerd, zodat bewoners zien dat er ook daadwerkelijk wordt gehandhaafd.

Hondenuitlaatplan Korrewegwijk en de Hoogte.
Analoog aan de uitwerking van het hondenbeleid hebben we voor de Korrewegwijk en de Hoogte een hondenuitlaatplan opgesteld. Op de wijkstemdag in 2008 bleek dat dit een belangrijk onderwerp is voor de bewoners van deze wijken. Het doel van dit plan is om samen met de wijk de overlast van de honden te verminderen en ruimte voor honden in de wijk te creëren.

Op basis van een inventarisatie van "probleemplekken" en twee bewonersavonden zijn de uitrengebieden, uitlaatzones en "verboden voor honden- gebieden" in deze wijken bepaald. Inmiddels hebben wij voor deze zones en gebieden aanwijsbesluiten vastgesteld die in de Gezinsbode worden gepubliceerd.
De resultaten van de discussies op de bewonersavonden zijn verder uitgewerkt in keuzes ten aanzien van het verwijderen van hondenpoep, voorzieningen, voorlichting en verbalisering.

Verwijderen.
In het hondenbeleid wordt uitgegaan van een algehele opruimplicht van hondenpoep met uitzondering van

- de goot naast een verhoogd voetpad;
- uitrengebieden;
- 'honden poepzones'.

Onderdeel van de nieuwe regels is dat iemand die met een hond in de openbare ruimte loop, een opruimmiddel bij zich moet hebben. In het hondenuilaatplan voor Korrewegwijk en de Hoogte is het aantal uitrengebieden – waar geen opruimplicht geldt – ten opzichte van de huidige situatie uitgebreid.

Volgvel 2

Voorzieningen.
Er zullen in het kader van het hondenbeleid paaltjes of bordjes geplaatst worden waarmee de verschillende 'hondengebieden' worden aangeduid.
Het hondenbeleid gaat vooralsnog niet uit van extra voorzieningen in het kader van de opruimplicht zoals extra afvalbakken en/of poepzakjes. Wanneer blijkt dat extra bakken nodig zijn, doordat bijvoorbeeld de loopafstanden te groot zijn, dan wordt dit op dezelfde manier behandeld als een verzoek voor extra afvalbakken zoals die nu ook bij de gemeente binnenkomen.

Verbaliseren.
De APVG is aangepast en gaat in op 1 januari 2010. Hierin is de verplichting opgenomen dat iedereen die met een hond in de openbare ruimte is, een opruimmiddel bij zich moet hebben. Verder zijn voor de Korrewegwijk en De Hoogte de verschillende 'hondengebieden' middels een aanwijzingsbesluit bij de APVG aangewezen.
In de wijken waar in overleg met de bewoners een uitlaatplan is opgesteld, zullen de milieu-inspecteurs en stadswachten daarop in de eerste maanden gaan controleren en waarschuwen. Voor de Korrewegwijk en De Hoogte zal daarmee op basis van het vastgestelde uitlaatplan en de daarin aangewezen gebieden in het eerste kwartaal van 2010 worden gestart.
Na die eerste maanden zal tenslotte in diezelfde wijken worden geverbaliseerd in van te voren aangekondigde acties op:

- loslopen van honden waar dat niet is toegestaan;
- de aanwezigheid van honden waar dat niet is toegestaan;
- het niet in bezit hebben van een degelijk opruimmiddel;
- het niet verwijderen van hondenpoep in gebieden waar een opruimplicht geldt.

Wij vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

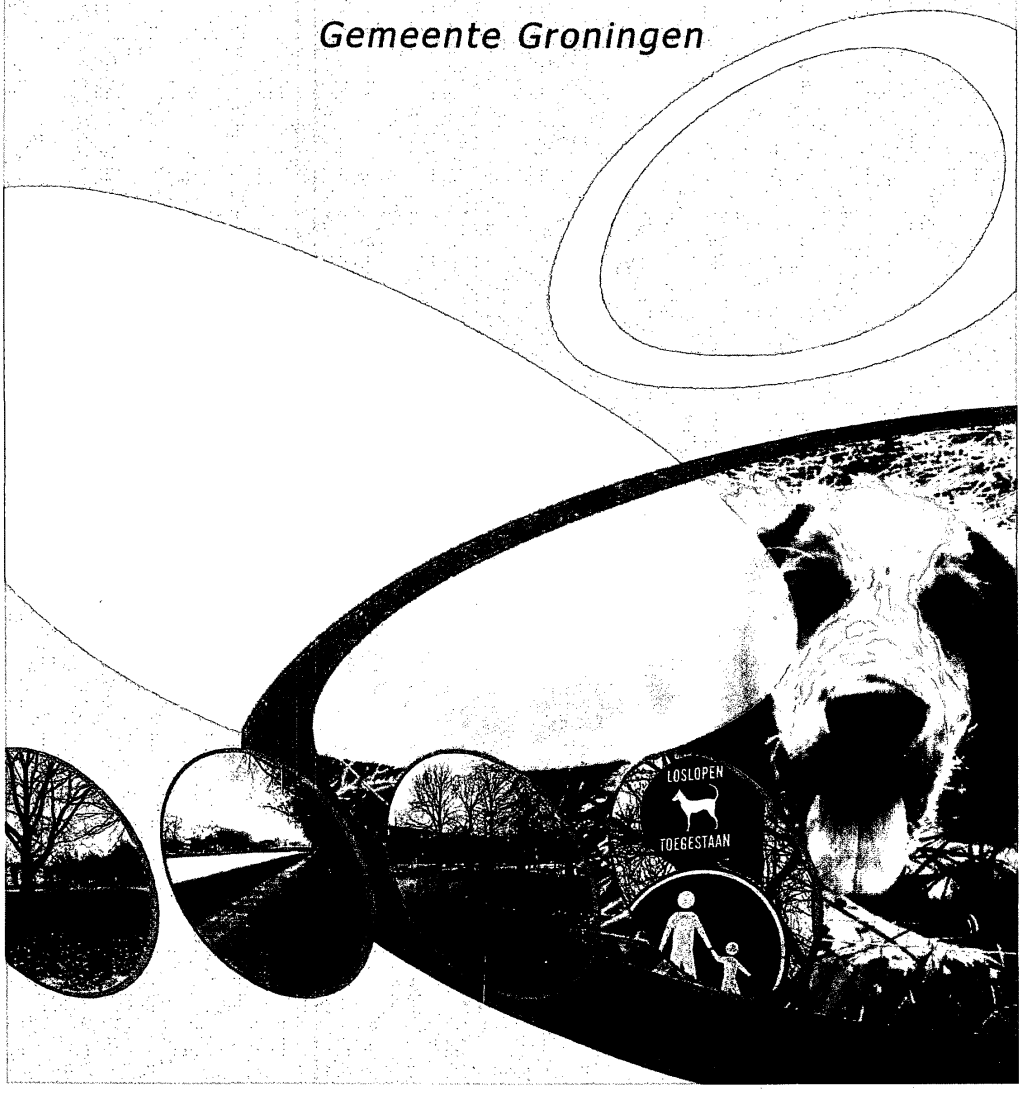
Gemeente Groningen

oranjewoud

Hondenuitlaatplan

Korrewegwijk en de Hoogte

Gemeente Groningen



Hondenuitlaatplan Korrewegwijk en de Hoogte

Gemeente Groningen

projectnr. 18877-196890
revisie D2
15 december 2009

Opdrachtgever

Gemeente Groningen
Dienst RO/EZ
Postbus 7081
9700 JB GRONINGEN

datum vrijgave	beschrijving revisie D1	goedkeuring	vrijgave
15-12-2009	Definitief rapport	B.J. Boerema	G.W. Vis

Inhoud

Blz.

1	**Inleiding**	**2**
1.1	Doel	2
1.2	Leeswijzer	2
2	**Huidige situatie**	**3**
2.1	Inventarisatie	3
2.2	Algemene Plaatselijke Verordening Groningen (APVG)	4
2.3	Hondenbelasting	5
3	**Bewonersavonden**	**6**
3.1	1e Bewonersavond	6
3.1.1	*Stellingen*	*6*
3.1.2	*Vragen*	*7*
3.1.3	*Gebiedenkaart*	*8*
3.2	2e Bewonersavond	9
3.2.1	*Gebiedenkaart*	*9*
4	**Hondenuitlaatplan**	**10**
4.1	Verwijderen	10
4.2	Voorzieningen	10
4.3	Verbaliseren	10
4.4	Voorlichting	11
4.5	Kaart hondenuitlaatplan	11
5	**Vervolg**	**12**
Bijlage 1.	**Algemene Plaatselijke Verordening Groningen (APVG)**	**13**
Bijlage 2.	**Kaart hondenuitlaatplan**	**14**

1 Inleiding

1.1 Doel

Het hebben en uitlaten van honden in de wijk is een belangrijk item voor de bewoners van Groningen. Dit blijkt tijdens de wijkstemdag in 2008, alwaar het hondenuitlaatplan als nummer 4 uit de bus is gekomen.

Het doel van het hondenuitlaatplan voor de Korrewegwijk en de Hoogte is om samen met de wijk de overlast van de honden verminderen en ruimte in de wijk creëren voor honden.

Enerzijds zorgt een hond voor gezelligheid en levendigheid, maar anderzijds kan er ook overlast ontstaan. Om duidelijkheid te geven over wat wel en wat niet toelaatbaar is er behoefte aan een eenduidig plan. De gemeente heeft dit signaal opgepakt door budget beschikbaar te stellen om het hondenuitlaatplan vorm te geven.

Omdat de bewoners hier een belangrijke stem in hebben is er, als eerste stap, een bewonersavond georganiseerd in het Floreshuis. Tijdens deze avond zijn de bewoners in interactieve workshops aan de slag gegaan met dit onderwerp. De artikelen in de APVG over honden dienen als uitgangspunt voor het hondenuitlaatplan.

1.2 Leeswijzer

In dit hondenuitlaatplan wordt in hoofdstuk 2 de huidige situatie geschetst aan de hand van een inventarisatie van gebieden waar veel hondenpoep wordt aangetroffen, de huidige regelgeving (apv) en de situatie rondom hondenbelasting.

Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op de bewonersavonden en vormt daarmee de input voor het hondenuitlaatplan en de bijbehorende gebiedskaarten.

De vier V's
- Verwijderen
- Voorzieningen
- Verbaliseren
- Voorlichting

De eigenlijke planvorming is vastgelegd in hoofdstuk 4. Aan de hand van de vier V's worden de acties, uitgangspunten en randvoorwaarden om tot een eenduidig en transparant hondenuitlaatplan te komen aangegeven.

Hoofdstuk 5 weerspiegelt het vervolgtraject: welke stappen zijn nog nodig om een goede implementatie te waarborgen?

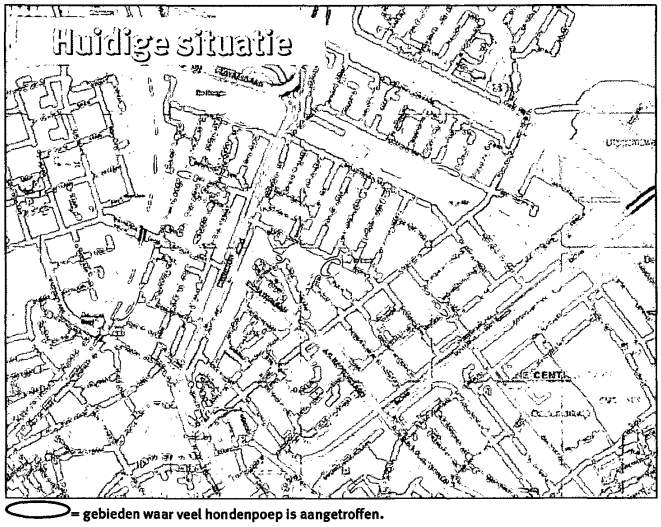
2 Huidige situatie

De bewoners bestempelen de problematiek rondom de hondenpoep als een groot probleem. OOG TV heeft dit item naar aanleiding van de wijkstemdag gebruikt om een thema te maken in de Korrewegwijk en de Hoogte. Op verschillende plekken in de wijken werden veel uitwerpselen van honden aangetroffen.

2.1 Inventarisatie

Om een goed beeld te krijgen van de huidige situatie is er een inventarisatie in de vorm van een rondgang uitgevoerd. Tijdens deze rondgang door de wijken is gekeken op welke plekken veel hondenpoep voorkomt.

Op onderstaande kaart zijn de resultaten van de inventarisatie weergegeven.



= gebieden waar veel hondenpoep is aangetroffen.

Uit het meldingensysteem van Groningen komen bijna geen meldingen voor met betrekking tot overlast door hondenpoep. Ook uit de bewonersschouw en de BORG-schouw komt overlast door hondenpoep niet naar voren.

2.2 Algemene Plaatselijke Verordening Groningen (APVG)

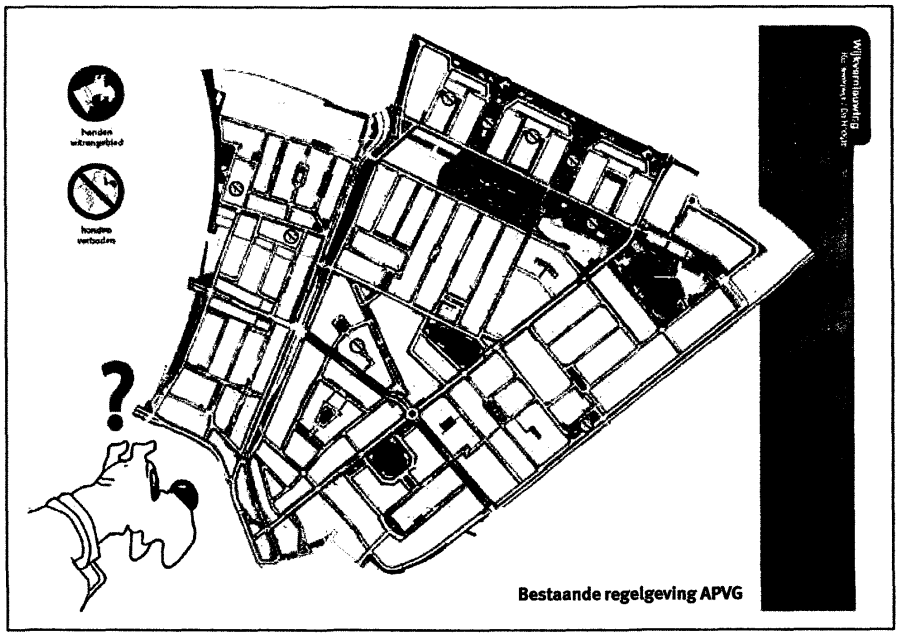
In de APVG zijn regels opgenomen over de verontreiniging door honden en over loslopende honden. In bijlage 1 zijn de artikelen met de exacte beschrijving van de regels opgenomen.

Samengevat gaat het om de volgende regels:

- Honden altijd aangelijnd (enkele gebieden uitgezonderd);
- Geen honden op kinderspeelplaatsen, speelweide, sportveld, strand of begraafplaatsen;
- Geen honden op door het college aangewezen gebieden (bijvoorbeeld binnenstad)
- Identificatiekenmerk van eigenaar verplicht;
- Geen uitwerpselen in de openbare ruimte;*
- Uitzondering van uitwerpselen in de goot en door het college aangewezen plaatsen (bijvoorbeeld honden uitrengebieden en poepzones);
- Iedereen die zich met een hond in de openbare ruimte bevindt is verplicht een opruimmiddel bij zich te dragen;*
- De regels gelden niet voor iemand die zich vanwege zijn handicap laat begeleiden door een hond.*

* regels gaan in op 1 januari 2010

De bestaande regelgeving in de APGV is in onderstaande kaart schematisch weergegeven voor de Korrewegwijk en de Hoogte. (zie ook bijlage 2.)



2.3 Hondenbelasting

De inwoners van Gemeente Groningen zijn verplicht te melden dat zij in het bezit zijn van een of meerdere honden. De gemeente heft op grond van die gegevens hondenbelasting.

De belasting wordt niet specifiek besteed aan bijvoorbeeld voorzieningen voor honden of het verwijderen van hondenpoep. De opbrengst van de hondenbelasting komt ten gunste van de algemene uitgaven. Deze uitgaven worden ingezet voor bijvoorbeeld het onderhoud van straten, groenvoorzieningen, openbare orde en sportgelegenheden.

3 Bewonersavonden

3.1 1e Bewonersavond

Het doel van de bewonersavond is om de bewoners te horen om de overlast door honden in de Korrewegwijk en de Hoogte te verminderen.

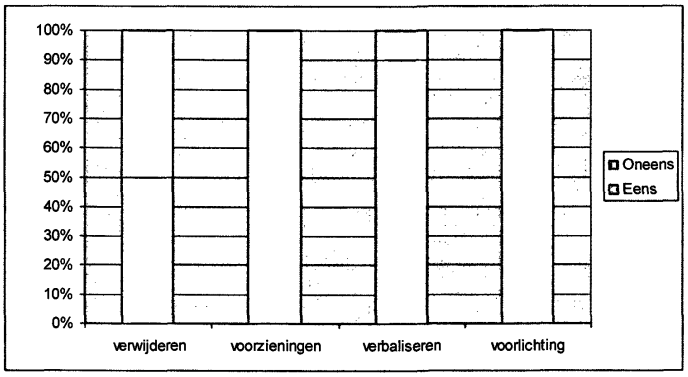
Alle bewoners van de Korrewegwijk en de Hoogte zijn door middel van een huis-aan-huis flyer uitgenodigd om op 7 april 2009 in het Floreshuis mee te praten over honden in de wijk. Tijdens de avond is er een toelichting gegeven over de huidige situatie en het doel van de workshop. De bewoners hebben in vier groepen over verschillende stellingen gediscussieerd.

Ook zijn de mogelijkheden om de wijk hondvriendelijker te maken met de bewoners besproken.

3.1.1 Stellingen

De vier V's
- Verwijderen
- Voorzieningen
- Verbaliseren
- Voorlichting

Tijdens de workshop is gediscussieerd over 4 stellingen en 4 vragen. De stellingen en vragen zijn gericht op de 4 V's, die belangrijk zijn bij een dergelijk vraagstuk. Met deze 4 V's worden alle aspecten van de hondenpoepproblematiek belicht.



In bovenstaande tabel zijn de resultaten van de vier stellingen in percentages weergegeven. Per stelling worden de resultaten en reacties toegelicht.

Verwijderen: ik ruim de hondenpoep van mijn eigen hond zelf op
De meningen over deze stelling zijn gelijkmatig verdeeld. De meeste mensen ruimen de hondenpoep op als het op straat ligt, maar niet als het op het gras of in de bosjes ligt.

Een enkeling vindt dat het opruimen van hondenpoep de taak van de gemeente is, omdat er hondenbelasting wordt betaald.

Voorzieningen: als de regels duidelijk zijn, zijn borden niet nodig
De mening over deze stelling is duidelijk, iedereen is het er niet mee eens. De regels zijn niet duidelijk, borden voorkomen discussie op straat. Ook is het nodig om de regels in de wijkkrant te publiceren.

Verbaliseren: uitdelen van boetes helpt om de wijk schoner te maken
Het antwoord op deze stelling is grotendeels 'eens'. Wel wordt bij deze stelling opgemerkt dat een boete mag, maar dan wel na een waarschuwing.

Voorlichting: informatie is alleen het eerste jaar veelvuldig nodig
Ook de meningen over deze stelling zijn duidelijk, iedereen is het er niet mee eens. Om de regels duidelijk te maken is het noodzakelijk om blijvend te informeren.

Enkele suggesties zijn: informeren in de gezinsbode, via de website en jaarlijks de regels en gebieden evalueren.

3.1.2 Vragen

Naast de behandeling van de stellingen is er ook gediscussieerd over de vier vragen. Deze vragen zijn ook gericht op de vier v's.

Verwijderen: hoe kan de overlast verminderd worden?
De overlast kan verminderd worden als er meer duidelijkheid is over de inhoud van de regels en waar er een opruimplicht geldt voor de hondenpoep.

Ook wordt de overlast verminderd als er afvalbakken geplaatst worden speciaal voor het weggooien van hondenpoep. Duidelijkheid over waar een hond wel en niet mag komen en poepen draagt bij aan de vermindering van de overlast.

Voorzieningen: als er een opruimplicht is, wat verwacht u dan van de gemeente?
Bij een opruimplicht verwachten de bewoners dat de gemeente opruimmiddelen beschikbaar stelt zoals een schepje of zakjes en dat er voldoende bakken zijn om de poepzakjes weg te gooien.

Daarnaast verwacht men dat de gemeente toezicht op de opruimplicht gaat houden en dat er voldoende informatie over de regels in de krant wordt gepubliceerd. Ook is het nodig om alternatieven te bieden waar de honden uitgelaten kunnen worden. De bewoners zien de hondenbelasting als financieel middel om de maatregelen te bekostigen.

Verbaliseren: hoe moeten de regels gecontroleerd worden?
De regels moeten door verschillende organisaties gecontroleerd worden, bijvoorbeeld de stadswachten, milieuwachten, - inspecteurs, politie. Ook is het belangrijk dat burgers elkaar aanspreken. Daarnaast kan met behulp van de burgerschouw, de BORG-schouw en de meldingen van de meldtelefoon gemeten worden of het hondenpoep probleem afneemt.

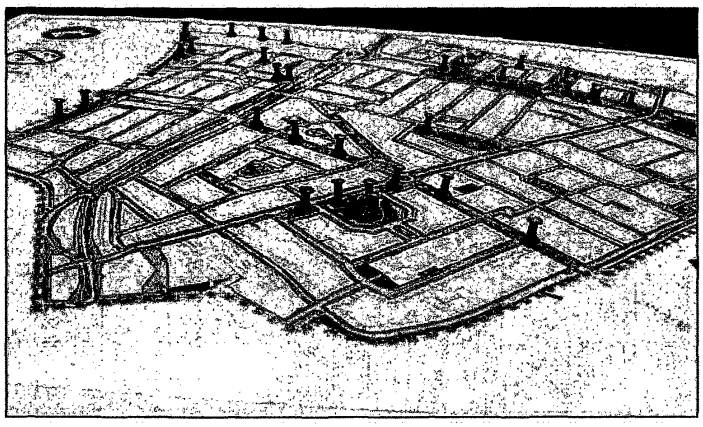
Voorlichting: hoe wilt u geïnformeerd worden over de regels van het hondenuitlaatplan?
De mening over de voorlichting richt zich voornamelijk op het informeren op veel verschillende plekken. Bijvoorbeeld bewoners informeren over de regels over het hondenuitlaatplan in de milieuwijzer, in de wijkkrant en de gezinsbode, de wijkwebsite en de gemeente website.

Daarnaast wordt opgemerkt om de regels op te nemen in het informatiepakket voor nieuwe inwoners van de gemeente Groningen. Ook wordt de optie genoemd om via de meldtelefoon informatie te verstrekken.

3.1.3 Gebiedenkaart

De bewoners hebben op een kaart van de Korrewegwijk en De Hoogte met een rood prikkertje aangegeven waar de hond niet mag komen, en met een blauw prikkertje welke gebieden geschikt zijn als uitrengebied.

Ook hebben veel mensen nog opmerkingen op de kaart aangegeven. De onderstaande figuur geeft het resultaat weer van dit onderdeel van de bewonersavond.



3.2 2e Bewonersavond

De resultaten van de 1e bewonersavond zijn op 29 september 2009 in het Floreshuis gepresenteerd aan de bewoners. De bewoners zijn voor deze avond uitgenodigd met een advertentie in de gezinsbode, een oproep op OOG TV en posters in de wijk.

Het doel van deze avond is om de conceptkaart te toetsen bij de bewoners.

3.2.1 Gebiedenkaart

De gebiedenkaart vormt het resultaat van de 1e bewonersavond en wordt ter toetsing aan de bewoners voorgelegd. Deze kaart is voorafgaand aan de bewonersavond geplaatst op internet.

Bewoners hebben in vier groepen gediscussieerd over de aangegeven gebieden. Vooral rond het Bernoulliplein ontstond veel discussie over de aangebrachte poepzone rond het plein.

Suggesties van bewoners tijdens de 2e bewonersavond op de kaart genoteerd.

De resultaten van de 2e bewonersavond zijn kritisch bekeken of de aangegeven gebieden realistisch zijn en of het geen overlast geeft.

4 Hondenuitlaatplan

De vier V's
- Verwijderen
- Voorzieningen
- Verbaliseren
- Voorlichting

Voor het hondenuitlaatplan Korrewegwijk en de Hoogte geldt het vast te stellen hondenbeleid en de APVG als uitgangspunt. De resultaten van de discussies tijdens de bewonersavonden en de inventarisatie van de wijken hebben input geleverd voor de uitwerking van dit hondenuitlaatplan. De resultaten zijn uitgewerkt naar de vier V's, per V is aangegeven hoe dit in de Korrewegwijk en de Hoogte wordt geïmplementeerd.

4.1 Verwijderen

In het hondenbeleid wordt uitgegaan van een algehele opruimplicht van hondenpoep in de hele gemeente. Op deze plicht zijn enkele uitzonderingen:
- de goot naast een verhoogd voetpad;
- uitrengebieden;
- 'honden poepzones'.

Om alternatieven te bieden voor de opruimplicht worden de uitrengebieden in de Korrewegwijk en de Hoogte uitgebreid. In deze gebieden hoeven de uitwerpselen niet verwijderd te worden.

In de wijk wordt een aantal stroken gras langs de verharding aangewezen waar de uitwerpselen mogen blijven liggen. Deze 'hondenpoepzone' stroken worden aangeduid met borden.

4.2 Voorzieningen

Het hondenbeleid gaat vooralsnog niet uit van extra voorzieningen in het kader van de opruimplicht zoals extra afvalbakken en/of poepzakjes. Wanneer blijkt dat extra bakken nodig zijn doordat bijvoorbeeld de loopafstanden te groot zijn wordt dit op dezelfde manier behandeld als een verzoek voor extra afvalbakken zoals die nu ook bij de gemeente binnenkomen. Wel worden er paaltjes of bordjes geplaatst waarmee verschillende 'hondengebieden' duidelijk worden. Alleen de gebieden waar afwijkingen zijn op de regels van de APVG worden aangegeven met borden.

De volgende gebieden worden aangeduid:
- Honden uitrengebied;
- 'Honden poepzone'.

4.3 Verbaliseren

De APVG is aangepast en gaat in op 1 januari 2010, dit betekent dat iedereen die zich bevindt met een hond in de openbare ruimte verplicht is een opruimmiddel bij zich te dragen.

De milieu-inspecteurs en stadswachten gaan de hondenbezitters hierop controleren en waarschuwen en verbaliseren middels aangekondigde acties op:
- Het loslopen van honden in gebieden waar het niet is toegestaan;
- De aanwezigheid van honden waar dit niet is toegestaan;
- Het niet in bezit hebben van een degelijk opruimmiddel;
- Het niet verwijderen van hondenpoep in gebieden waar een opruimplicht geldt.

4.4 Voorlichting

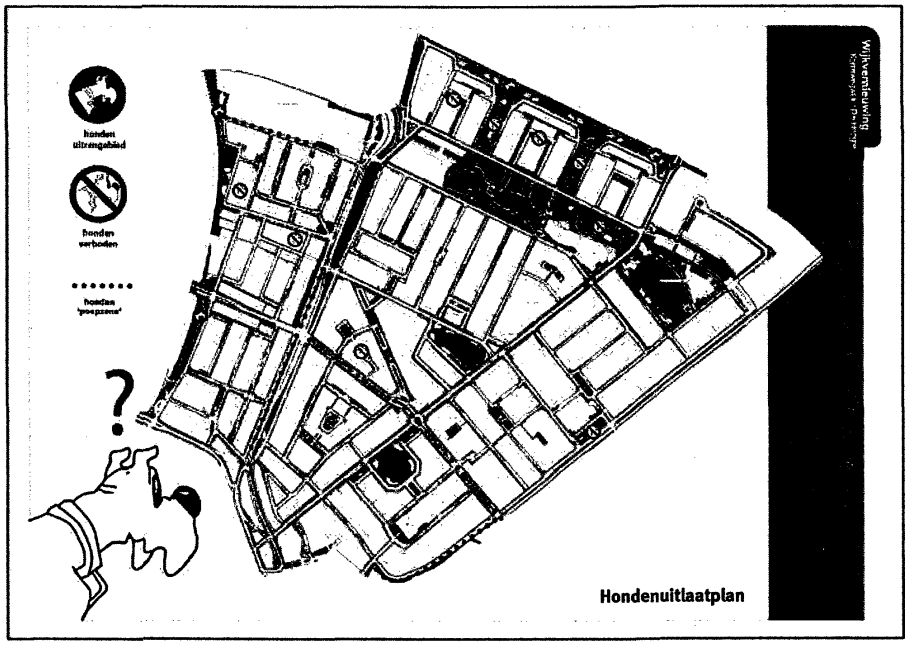
Om het hondenuitlaatplan goed in de wijk te implementeren en draagvlak te creëren bij de bewoners is goede communicatie noodzakelijk. Het is daarom belangrijk om via verschillende kanalen de bewoners te informeren.

De regels worden op de volgende manieren gecommuniceerd:

- Alle hondenbezitters in de Korrewegwijk en de Hoogte krijgen een informatiefolder toegestuurd met de regels van het hondenbeleid en de locatie van de uitrengebieden en 'hondenpoepzones';
- Jaarlijks in de krant (Gezinsbode) worden alle burgers geïnformeerd over de regels van het hondenbeleid;
- Op de website van de gemeente Groningen worden permanent de regels voor honden geplaatst.

4.5 Kaart hondenuitlaatplan

Op de onderstaande kaart zijn de drie verschillende gebieden in de Korrewegwijk en de Hoogte aangegeven. (zie ook bijlage 2.)



Honden uitrengebied	→	loslopen mag, geen opruimplicht
Honden 'poepzone'	→	honden aan de lijn, geen opruimplicht

5 Vervolg

Dit hondenuitlaatplan is samen met de bewoners tot stand gekomen. Deze vervolgstappen vormen de verdere implementatie van het hondenuitlaatplan.

De volgende onderdelen worden hierbij belicht:
- Voorzieningen;
- Voorlichting;
- Verbaliseren.

Voorzieningen
De gebieden worden eerst met tijdelijke bebording aangeduid, in de implementatie van het hondenbeleid van de hele stad worden specifieke borden gemaakt zodat een uniform beeld ontstaat. De tijdelijke bebording wordt op termijn vervangen.

Verbaliseren
Om de regels te controleren worden stadswachten en milieu-inspecteurs ingezet. In de eerste maanden worden de hondenbezitters gecontroleerd, hier volgen dan nog geen boetes uit. Tijdens de controles worden folders uitgedeeld om de regels duidelijk te maken.

Voorlichting
Het hondenuitlaatplan wordt op drie manieren in de wijk gecommuniceerd:
- Een informatiefolder voor alle hondenbezitters in de Korrewegwijk en de Hoogte met de regels van het hondenbeleid en de locatie van de uitrengebieden en 'hondenpoepzones';
- Een advertentie in de Gezinsbode worden alle burgers geïnformeerd over de regels van het hondenbeleid in de Korrewegwijk en de Hoogte;
- De regels voor de honden permanent op de website van de gemeente Groningen plaatsen.

Het is belangrijk om jaarlijks aandacht te geven aan de regels van het hondenbeleid en bij de jaarlijkse aanslag van de hondenbelasting een folder toe te voegen. Daarnaast is het belangrijk om de regels jaarlijks te publiceren in de gezinsbode.

Bijlage 1. Algemene Plaatselijke Verordening Groningen (APVG)

Artikel 2.4.16 Loslopende honden

1. Het is de eigenaar of houder van een hond verboden die hond te laten verblijven of te laten lopen:
   a. binnen de bebouwde kom op de *weg* zonder dat die hond aangelijnd is;
   b. op een voor het publiek toegankelijke en kennelijk als zodanig ingerichte kinderspeelplaats, zandbak, speelweide, sportveld, strand of begraafplaats;
   c. op een door het college aangewezen weg of plaats die gesloten is voor honden;
   d. op de weg zonder voorzien te zijn van een halsband of een ander identificatiemerk dat de eigenaar of houder duidelijk doet kennen.
2. Het verbod geldt niet voorzover de eigenaar of houder van een hond zich vanwege zijn handicap door een geleidehond laat begeleiden en de hond als zodanig aantoonbaar gekwalificeerd is of indien een eigenaar of houder van en hond deze aantoonbaar gekwalificeerd opleidt tot geleidehond.
3. Het college kan plaatsen aanwijzen waar het bepaalde in het eerste lid onder a., niet van toepassing.

Artikel 2.4.17 Verontreiniging door honden

1. De eigenaar of houder van een hond is verplicht ervoor te zorgen dat die hond zich niet van uitwerpselen ontdoet op een openbare plaats, met uitzondering van de goot van de rijweg naast een hoger gelegen trottoir. [1]
2. Het college kan plaatsen aanwijzen waar het verbod genoemd in het eerste lid niet geldt.
3. De strafbaarheid wegens overtreding van het in het eerste lid gestelde gebod wordt opgeheven indien de eigenaar of houder van de hond er zorg voor draagt dat de uitwerpselen onmiddellijk worden verwijderd. [1]
4. De eigenaar of houder van een hond is verplicht, indien hij zich met een hond op een openbare plaats bevindt, een hulpmiddel bij zich te hebben dat dient tot het opruimen van hondenuitwerpselen. [1]
5. De geboden genoemd in het eerste en vierde lid gelden niet voorzover de eigenaar of houder van een hond zich vanwege zijn handicap door een geleidehond laat begeleiden. [1]

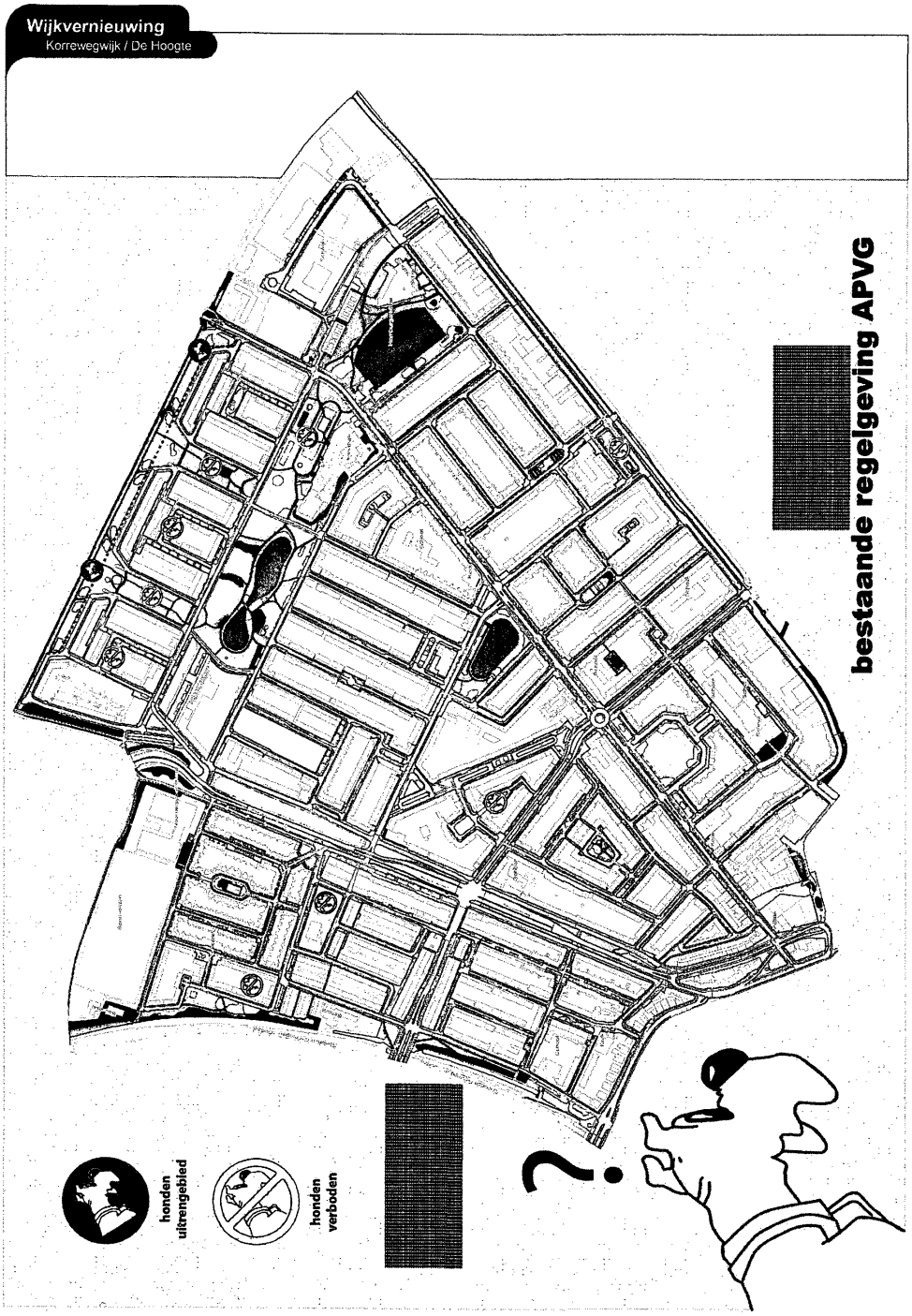
De definitie van 'weg', als bedoeld in artikel 2.4.16 is omschreven in artikel 1.1:

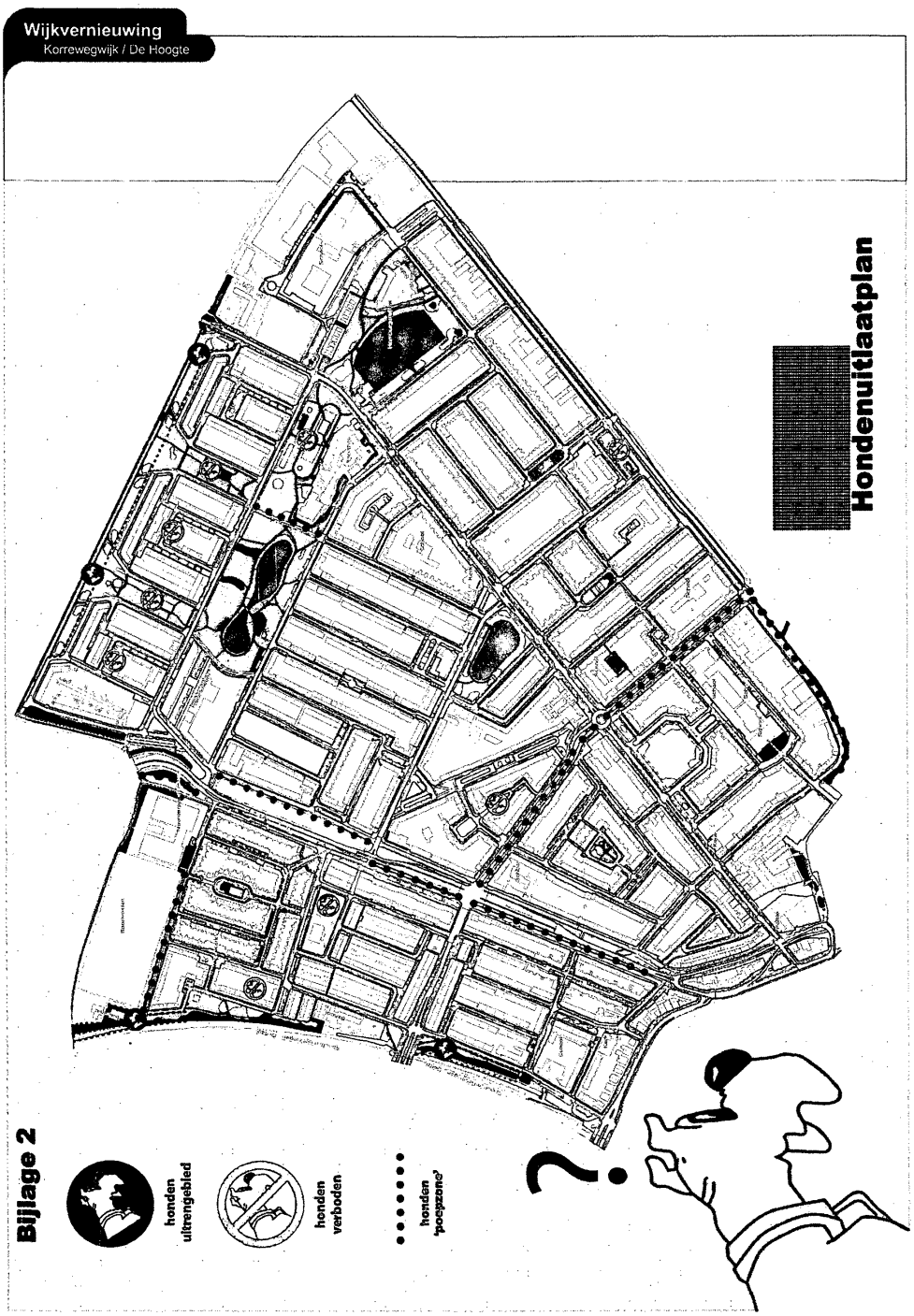
<u>Artikel 1.1</u> Begripsomschrijvingen
In deze verordening wordt verstaan dan wel mede verstaan onder:

a. Weg:
   1. de weg, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994, alsmede de daaraan liggende en als zodanig aangeduide parkeerterreinen;
   2. de - al dan niet met enige beperking - voor het publiek toegankelijke pleinen en open plaatsen, parken, plantsoenen, speelweiden, bossen en andere natuurterreinen, ijsvlakten en aanlegplaatsen voor vaartuigen;
   3. de voor het publiek toegankelijke stoepen, trappen, portieken, gangen, passages en galerijen, die uitsluitend tot voor bewoning in gebruik zijnde ruimte toegang geven en niet afsluitbaar zijn;
   4. andere voor het publiek toegankelijke, al dan niet afsluitbare stoepen, trappen, portieken, gangen, passages en galerijen; de afsluitbare alleen gedurende de tijd dat zij niet door of vanwege degene die daartoe naar burgerlijk recht bevoegd is, zijn afgesloten.

---

1. [1] wijziging APVG gaat in op 1 januari 2010


Wijkvernieuwing
Korrewegwijk / De Hoogte
honden uitrengebied
honden verboden
?
bestaande regelgeving APVG


Wijkvernieuwing
Korrewegwijk / De Hoogte
Hondenuitlaatplan
Bijlage 2
honden uitrengebied
honden verboden
honden 'poepzone?'

Implementatie hondenbeleid

Project- en communicatieplan

projectnr. 18877-201562
revisie D0
11 december 2009

Opdrachtgever

Gemeente Groningen
Dienst RO/EZ
Postbus 7081
9700 JB GRONINGEN

datum vrijgave	beschrijving revisie D0	goedkeuring	vrijgave
11-12-2009	Definitief rapport	Ing. B.J. Boerema	Ing. G.W. Vis

Inhoud

		Blz.
1	Inleiding	2
2	Projectplan	3
2.1	Startoverleg	3
2.2	Werksessie wijkkaarten	3
2.3	Bewonersorganisaties	3
2.4	Bewonersavonden per stadsdeel	4
2.5	Uitwerking wijkkaarten	4
2.6	Terugkoppeling bewoners	4
3	Communicatieplan	6
3.1	Brainstormsessie	6
3.2	Campagne hondenbeleid	6
3.3	Aankondiging bewonersavonden	6
3.4	Informeren	7
4	Uitvoering	8
4.1	Vaststellen gebieden	8
4.2	Handhaving	8
4.3	Bebording	9
4.4	Aanduiding gebieden	9
5	Planning	10

1 Inleiding

Aanleiding
Het hondenbeleid is als initiatiefvoorstel vanuit de Raad door de Christen Unie aangedragen. Naar aanleiding van dit initiatiefvoorstel heeft gemeente Groningen het hondenbeleid opgesteld. Met het hondenbeleid is de hondenpoepproblematiek echter nog niet opgelost. Dit projectplan geeft inzicht in de werkwijze om het hondenbeleid stadsbreed te implementeren op wijkniveau. Inmiddels is in de Korrewegwijk en de Hoogte is een start gemaakt met het opstellen van een hondenuitlaatplan. In dit projectplan is de aanpak beschreven voor een wijkgerichte aanpak voor het hondenbeleid.

Doel
Het Preadvies initiatiefvoorstel Christen Unie over bestrijding honden(poep) overlast is op 30 september 2009 door de Raad aangenomen. Het doel van dit project- en communicatieplan is om voor eind 2010 het hondenbeleid succesvol te implementeren.

Beleid Beijum en Lewenborg
Voor Beijum en Lewenborg is een aantal jaren geleden reeds hondenbeleid opgesteld. In dit plan zijn in overleg met de bewoners uitrengebieden aangeven. Deze gebieden zijn samen met de regels voor de honden opgenomen in duidelijke folders. In de aanpak van dit projectplan worden deze wijken van Stadsdeel Noorddijk alleen getoetst bij de bewoners en eventueel geactualiseerd. Voor de uniformiteit van de stad Groningen wordt voor deze twee wijken de aanduiding van de gebieden en het foldermateriaal geactualiseerd.

Hondenuitlaatplan Korrewegwijk en de Hoogte
In 2009 is een begin gemaakt met het hondenuitlaatplan voor de Korrewegwijk en de Hoogte. In dit plan zijn uitrengebieden en uitlaatzones middels twee avonden in overleg met bewoners bepaald. Het traject is momenteel in de afrondende fase. Hierna volgt het opnemen van de gebieden in de APVG, het aanduiden van de gebieden en de communicatie rond de regels middels een folder. De kaarten van de Korrewegwijk en de Hoogte worden tijdens de bewonersavond van dit stadsdeel alleen ter informatie opgehangen. De uitvoering van het project wordt in dit project- en communicatieplan meegenomen.

Leeswijzer
Dit plan beschrijft de volledige stappen van implementatie van het hondenbeleid van aankondiging van de bewonersavonden tot en met de uitvoering en de handhaving.

2 Projectplan

De implementatie van het hondenbeleid wordt uitgevoerd volgens de volgende stappen:

- Startoverleg
- Werksessie wijkkaarten
- Bewonersorganisaties
- Bewonersavond per stadsdeel
- Uitwerken kaarten
- Afsluitingsavond per stadsdeel

2.1 Startoverleg

Uitrengebied: loslopen mag, geen opruimplicht
Uitlaatzone: geen opruimplicht

Voor het implementatietraject wordt een projectgroep opgericht. Deze projectgroep bestaat uit de stadsdeelbeheerders, een technisch wijkbeheerder, een plv. hoofd beheer en productie van de milieudienst, een technisch beleidsmedewerker ecologie, een algemeen beleidsmedewerker stadsbeheer, een communicatie adviseur en eventueel een databeheerder. Deze projectgroep wordt aangestuurd door een projectleider die zorg draagt voor de kwaliteit en de voortgang van de implementatie.

Voorafgaand aan het implementatie traject wordt een startoverleg gevoerd met de projectgroep. Tijdens dit overleg wordt het definitieve project- en communicatieplan toegelicht. Daarnaast worden de acties in de tijd gezet, de verdeling van de avonden besproken en worden locaties en data gepland. Ook wordt de inhoud van de avonden besproken en de beschikbare gegevens overgedragen.

Resultaat: Alle betrokkenen zijn op de hoogte van het implementatieplan en de bewonersavonden zijn ingepland.

2.2 Werksessie wijkkaarten

De projectleider bepaalt samen met de databeheerder welke informatie op de wijkkaarten komt, zodat de kaarten goed duidelijk en bruikbaar zijn. Hierna worden per stadsdeel werkkaarten geplot die het uitgangspunt zijn voor werksessies.

In de werksessies per stadsdeel worden samen met de betreffende stadsdeelbeheerder, de technisch wijkbeheerders en de opzichter ecologie een voorstel gemaakt voor de verschillende gebieden (uitrengebied en uitlaatzone) op de kaart. Na deze werksessie worden de resultaten verwerkt door de databeheerder. Voor de verschillende bewonersorganisaties plot de databeheerder wijkkaarten van de betreffende wijken.

2.3 Bewonersorganisaties

De bewonersorganisaties worden benaderd door de stadsdeelbeheerders om mee te denken over de implementatie van het hondenbeleid. Alle (officiële) bewonersorganisaties ontvangen kaarten van de betreffende wijken en informatie over de implementatie van het hondenbeleid. Op de kaarten is het voorstel van de stadsdeelbeheerder, technisch wijkbeheerder en opzichter ecologie voor uitlaatfuncties

aangegeven. De bewonersorganisaties krijgen vier weken de tijd om reacties te geven op deze voorstellen. Hierna worden de resultaten verzameld en verwerkt.

2.4 Bewonersavonden per stadsdeel

De bewonersavonden worden in de vorm van inloopmarkten georganiseerd. Hiermee hebben bewoners en overige organisaties voldoende gelegenheid om hun mening te geven over het hondenbeleid in hun wijk. Tijdens de inloopmarkt worden de regels van het hondenbeleid kenbaar gemaakt en worden kaarten van de wijken opgehangen waarop reeds het voorstel voor de uitrengebieden en uitlaatzones zijn aangegeven. Op deze voorstellen kunnen bewoners hun reactie geven. De reacties van de bewoners worden na de avond getoetst door de stadsdeelbeheerder en technisch wijkbeheerder.

De gemeente heeft in totaal 42 wijken, het is niet realistisch en werkbaar om 42 inloopmarkten te organiseren. Per stadsdeel wordt één avond georganiseerd. Op de avonden zijn in ieder geval de projectleider en de stadsdeelbeheerder aanwezig, de wethouder ontvangt voor alle avonden een uitnodiging. In overleg met de stadsdeelbeheerder wordt bepaald of er nog meer mensen uit de organisatie aanschuiven.

Voor de avond worden enkele sets wijkkaarten geplot van de betreffende wijken uit het stadsdeel. De projectleider overlegt met de databeheerder hiervoor de planning en het aantal wijkkaarten.

Resultaat: Input van bewonersorganisatie en 5 bewonersavonden over mogelijke uitbreiding van uitrengebieden en 'uitlaatzones'.

2.5 Uitwerking wijkkaarten

De resultaten van de avonden worden per stadsdeel met de stadsdeelbeheerder en de technische wijkbeheerder in een werksessie uitgewerkt. De reacties en opmerkingen van de bewoners worden getoetst op realiteit en uitvoerbaarheid. Indien uitrengebieden worden aangegeven in de stedelijke ecologische structuur wordt dit zorgvuldig getoetst en afgestemd met de technisch beleidsmedewerker ecologie. Aan het eind van deze sessies is duidelijk welke gebieden voor honden worden uitgebreid en welke acties worden uitgezet. Deze resultaten worden verwerkt op de kaarten van de wijken, daarnaast wordt een kaart gemaakt waar alle (uitvoerings)acties op staan voor de gemeente.

De projectleider regelt met de databeheerder dat de wijzigingen op de kaarten worden verwerkt tot definitieve kaarten per wijk.

Resultaat: De input van de bewoners is getoetst op realiteit en uitvoerbaarheid en verwerkt op wijkkaarten, het hondenbeleid is uitgewerkt per wijk.

2.6 Terugkoppeling bewoners

Als de resultaten van de bewonersorganisaties en de bewonersavonden zijn verwerkt worden deze per stadsdeel teruggekoppeld. De bewonersorganisaties krijgen een set wijkkaarten van de betreffende wijken toegestuurd. Daarnaast wordt per stadsdeel nog

een inloopmarkt georganiseerd zodat de bewoners nog hun reactie op het eindresultaat kunnen geven. Hierna volgt de vaststelling van de wijkkaarten door het college.

3 Communicatieplan

Bij een dergelijk stadsbrede implementatie van het hondenbeleid is communicatie een essentiële schakel in het proces. In dit hoofdstuk is beschreven hoe de communicatie wordt vormgegeven om het hondenbeleid succesvol te implementeren.

3.1 Brainstormsessie

Om de mensen met honden meer bij het plan te betrekken wordt een brainstormsessie georganiseerd om een actie te bedenken waardoor het hondenbeleid veel aandacht krijgt. Met een aantal personen van de afdeling communicatie en eventueel enkele andere betrokkenen wordt een middag besteed aan een creatieve brainstormsessie om methoden en materiaal te bedenken om het implementeren kracht bij te zetten. Voor het implementeren is het belangrijk dat mensen weten dat de gemeente met dit onderwerp aan de slag gaat en dat de gemeente burgers tegemoet komt als de regels van kracht worden.

Het CBK start met een masterclass voor jonge kunstenaars, CBK wordt benaderd of de kunstenaars een bijdrage kunnen leveren in de brainstormsessie en het verdere communicatie onderdeel.

Resultaat: Een opvallende actie om het hondenbeleid en de bewonersavonden onder de aandacht te brengen en de implementatie kracht bij te zetten.

3.2 Campagne hondenbeleid

In de brainstormsessie is nagedacht hoe het hondenbeleid onder de aandacht van de bewoners gebracht kan worden. Door een grote centrale aftrap wordt zo veel mogelijk bekendheid gegeven aan het hondenbeleid. Deze centrale aftrap wordt breed aangekondigd in onder andere advertenties.

3.3 Aankondiging bewonersavonden

De mensen uit de betreffende wijken worden voor de bewonersavonden uitgenodigd. In het hondenuitlaatplan Korrewegwijk en de Hoogte zijn flyers gedrukt, deze zijn huis aan huis verspreid, in totaal waren het ruim 12.000 flyers. Het effect van deze methode is erg laag.

Voor de bewonersavonden wordt een grote advertentie geplaatst in de gezinsbode en/of Dagblad van het Noorden (stadseditie) met alle avonden over de hele stad erin vermeld. De bewonersorganisaties worden per brief op de hoogte gebracht van de avonden. Ook wordt in overlegorganen met bewoners de avonden over het hondenbeleid aangekondigd. Daarnaast worden posters op strategische plekken opgehangen zoals buurthuizen en plakzuilen om de avonden brede bekendheid te geven. Daarnaast wordt Oog-tv ingezet om de avonden aan te kondigen. Op www.mijnwijk.groningen.nl worden de kaarten geplaatst zodat mensen daar op kunnen reageren. Een nieuwsitem op de website van de gemeente Groningen zorgt dat het onderwerp goed op valt.

Resultaat: De bewonersavonden zijn aangekondigd middels posters, advertenties en nieuwsberichten op internet.

3.4 Informeren

Om het hondenbeleid 'buiten' uit te voeren hebben de bewonersorganisaties en de bewonersavonden input opgeleverd. Daarmee is het hondenbeleid echter nog niet geïmplementeerd. Tijdens de workshop van het hondenuitlaatplan de Hoogte/Korrewegwijk kwam naar voren dat de regels voor de meeste mensen onbekend zijn. Goede communicatie is van groot belang.

Per wijk worden folders gemaakt met alle regels en een kaartje met de verschillende gebieden. Ook worden de regels (blijvend) op de website gepubliceerd en wordt gepubliceerd in de Gezinsbode en/of Dagblad van het Noorden (stadseditie). De folders worden verspreid aan hondenbezitters en worden bij de infobalie's van de gemeente verstrekt. Ook wordt de folder opgenomen in het informatiepakket voor nieuwe inwoners van de gemeente. Als laatste wordt de folder verspreid aan mensen die hun hond aanmelden voor hondenbelasting.

Om de regels duidelijk te maken is het belangrijk om jaarlijks aandacht besteden aan hondenbeleid. Ieder voorjaar, als mensen weer meer buiten verblijven, wordt een advertentie geplaatst in de krant met de regels van het hondenbeleid. Daarnaast ontvangen hondeneigenaar jaarlijks een folder bij de aanslag van de hondenbelasting.

Resultaat: Hondenbeleid is in advertenties, (wijkgerichte) folders en staat op internet.

4 Uitvoering

De projectstappen en de communicatie zijn belangrijk voor de implementatie van het hondenbeleid. Daarna is de daadwerkelijke uitvoering doorslaggevend voor het succes van het beleid. De uitvoering bestaat uit het opnemen van de gebieden in de APVG, het vervaardigen van de bebording, het aanduiden van de gebieden en handhaving op de regels.

4.1 Vaststellen gebieden

Nadat alle wijken zijn bezocht middels inloopmarkten kan de fysieke implementatie plaatsvinden. De uitrengebieden en 'uitlaatzones' zijn uitzonderingen op de regels van de APVG. Het college stelt deze gebieden vast middels een aanwijzingsbesluit. Na de vaststelling volgt publicatie in de Gezinsbode.

Resultaat: alle gebieden zijn door het College vastgesteld middels een aanwijzingsbesluit.

4.2 Handhaving

Handhaving is een belangrijk onderdeel om het hondenbeleid te implementeren. Door in de beginfase van de implementatie hier voldoende aandacht aan te besteden ontstaat draagvlak voor de handhaving in de organisatie. In een werksessie met de functionarissen milieudienst (vakdirectie stadstoezicht) en de functionarissen stadsbeheer wordt een aanzet gegeven voor het handhavingsplan. Na de werksessie wordt het plan verder uitgewerkt en in concept voorgelegd aan de betrokken functionarissen.

Tijdens de sessie wordt onder andere ingegaan op de methode van handhaving, de frequentie en de verantwoordelijkheden van de verschillende diensten.

De handhaving bestaat in de beginfase uit het informeren en waarschuwen van bewoners door stadswachten. Hierdoor worden mensen bewust van de aangepaste regels en de mogelijke gevolgen. Na de periode van informeren en waarschuwen gaan boa's steekproefsgewijs de wijken bij langs en verbaliseren als dat nodig is. Deze acties worden aangekondigd in de gezinsbode. Aan het eind van de actie worden ook de resultaten van het aantal procesverbalen gepubliceerd in de gezinsbode zodat bewoners zien dat er ook daadwerkelijk handhaving plaatsvindt.

Om het draagvlak voor het beleid en de regels te vergroten is het mogelijk om tijdens het informeren en waarschuwen de burgers die voldoen aan de regels te belonen.

Resultaat: een effectief handhavingplan.

4.3 Bebording

Om de gebieden goed aan te duiden worden borden ontworpen voor de verschillende zones. Het doel is om alleen de uitrengebieden en de uitlaatzones aan te geven met borden. Voor de overige openbare ruimte gelden de regels uit de APVG. Middels communicatie worden de regels bekend gemaakt bij de burgers. De huidige borden worden op termijn vervangen of verwijderd.

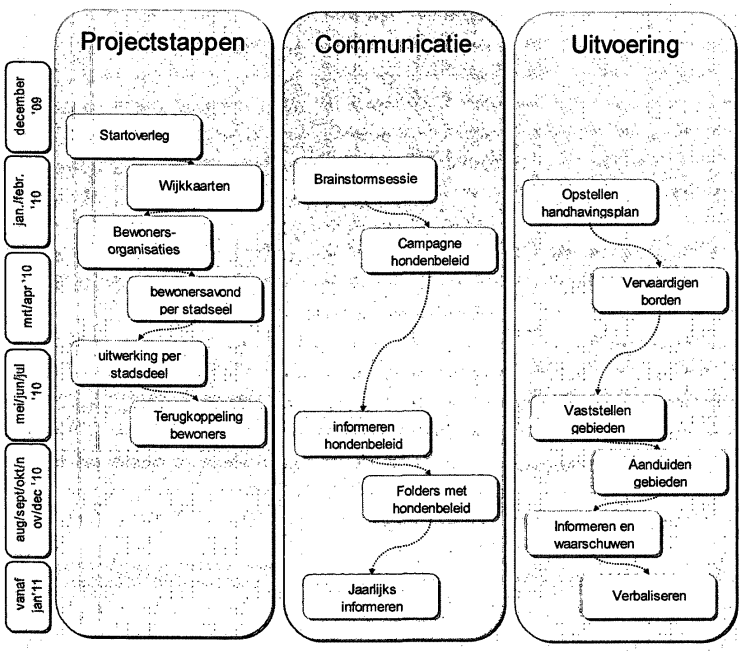
4.4 Aanduiding gebieden

De inloopmarkten hebben input opgeleverd om waar mogelijk de uitrengebieden uit te breiden en uitlaatzones aan te wijzen. Samen met de stadsdeelbeheerder en de technisch wijkbeheerder zijn deze wensen van bewoners getoetst. Hierna moeten de gebieden daadwerkelijk in de wijk aangegeven of aangepast worden. Voor een aantal gebieden worden door de gemeente borden gemaakt die op strategische plekken geplaatst worden.

Resultaat: specifieke borden voor Groningen ontworpen, gemaakt en geplaatst zodat alle zones herkenbaar zijn.

5 Planning

De werkstappen van het project- en communicatieplan en de uitvoering zijn in onderstaand schema in de tijd gezet. De projectstappen worden per stadsdeel uitgevoerd, enkele stappen kunnen parallel lopen.



Bestuursdienst

Telefoon (050) 3678581/ Mark Ronda
Onderwerp Evaluatie ecologisch beheer 2009
en planning ecologisch beheer 2010

de leden van de raad van de Gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Datum 28 DEC 2009 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO09.2102813

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In ons collegeprogramma "Sterk, sociaal, duurzaam" kondigen we het streven aan om van Groningen de meest duurzame stad van Nederland te maken. De doelstellingen op het gebied van natuur en water hebt u vastgelegd in de groenstructuurvisie "Groene Pepers". Onderdeel van de verduurzaming van de stad is het ecologisch beheer.

Ecologie wordt steeds meer een vanzelfsprekend onderdeel van de organisatie. In de afgelopen vijf jaar is er bij Stadsbeheer al grote ecologische vooruitgang geboekt. Belangrijke verbeteringen zijn dat:

- de oppervlakte aan ecologisch beheerde bermen is gegroeid van 250 naar 1000 hectare. Hiervan is 130 hectare ingezaaid met een bloemenmengsel, ruim tien keer de oppervlakte van het Stadspark;
- In het beheer van bosplantsoen veel is veranderd. Snoeiafval wordt niet meer versnipperd maar op rillen gelegd of afgevoerd. Ook dode bomen of delen ervan blijven, wanneer mogelijk, (gedeeltelijk) staan voor holenbroeders of vleermuizen.
- naast een verbetering van het beheer we door de monitoring steeds beter in beeld krijgen wat de effecten zijn van het beheer op flora en fauna;
- het vastgestelde doelsoortenbeleid door middel van de aanpassingen in de beheerplannen wordt vertaald naar het beheer.

Afgelopen jaar bent u geïnformeerd middels de notitie "Evaluatie ecologisch beheer 2008 en planning 2009". Ook dit jaar willen wij u informeren over de ontwikkelingen van ecologie bij Stadsbeheer middels de notitie "Evaluatie ecologisch beheer 2009 en planning 2010".

Evaluatie 2009
Afgelopen jaar is, door de diverse projecten en een verdere aanscherping in het beheer, weer grote ecologische winst geboekt. Vooral de volgende onderdelen hebben daaraan bijgedragen:

- Het vertalen van het doelsoortenbeleid naar beheerplannen;
- Uitvoeren monitoring van flora en fauna in een aantal gebieden in de Stedelijke Ecologisch Structuur;
- Verbeteren bermbeheer;

SE.4.C

Volgvel 1

- Communicatie richting Stadjers over de veranderingen in hun leefomgeving.

Planning 2010
In de nota 'Evaluatie ecologisch beheer 2009 en de planning 2010 zijn de doelstellingen voor 2010 geconcretiseerd. Het gaat hierbij zowel om (kleinschalige) natuurbouwprojecten als om de verdere aanscherping van het ecologisch beheer. Net als voor 2009 geldt dat het doelsoortenbeleid als leidraad wordt gebruikt.

Belangrijke onderdelen uit deze planning zijn onder andere:

- Het (her)schrijven van ecologische beheerplannen, afgestemd op het doelsoortenbeleid;
- Concretisering tijdelijke natuur op braakliggende terreinen;
- Vervolg communicatiereeks richting de Stadjers over het ecologisch beheer in de Gezinsbode;
- Monitoring van de flora en fauna in de Stedelijke Ecologische Structuur;
- Functiegericht waterbeheer in samenwerking met de beherende instanties;
- Diverse projecten ter versterking van de Stedelijke Ecologische Structuur.

Voor de gehele inhoud van de evaluatie 2009 en planning 2010 verwijzen wij u naar de bijlage.

Financiën
De kosten van de bovenstaande maatregelen en projecten worden gedekt uit de reguliere onderhoudsbudgetten en het Programma Stadsbeheer 2010. Bij raadsbesluit van 11 november 2009 (begrotingswijziging nieuw beleid 2010) is besloten om de beleidsgelden voor ecologie (285.000) niet direct over te hevelen naar de dienst RO/EZ. Hiertoe volgt daarom een afzonderlijk raadsvoorstel.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

BIJLAGE

Evaluatie ecologisch beheer 2009 en planning 2010

De stad Groningen heeft een Stedelijke Ecologische Structuur (SES). De SES kent een aantal kerngebieden die met elkaar worden verbonden door verbindingszones. Door verbetering in het ecologisch beheer én (kleinschalige) projecten wordt de kwaliteit in deze gebieden en verbindingszones in stand gehouden en waar mogelijk vergroot. Hierbij wordt het doelsoortenbeleid als richtinggevend kader gebruikt. Dit beleid geeft invulling aan de noodzakelijke concretisering middels beheerplannen. Daarin kunnen ecologische maatregelen worden beschreven die nodig zijn om de natuurlijke omgeving van de doelsoort te realiseren. Doordat het versterken van ecologische gebieden en verbindingszones vaak maatwerk is wordt meestal gebruik gemaakt van gespecialiseerde aannemers en bedrijven.

In deze notitie worden de resultaten van het ecologisch beleid en het beheer over 2009 en de plannen van Stadsbeheer voor dit werkterrein in 2010 concreet toegelicht. Welke projecten hebben we het afgelopen jaar uitgevoerd, met welke projecten gaan we dit jaar aan de slag en hoe ziet het bijbehorende tijdspad eruit? Omdat een aantal ambities vanuit water sterke raakvlak hebben met ecologie, zijn ze ook opgenomen de notitie. In de evaluatie is in cursief aangegeven hoe deze onderwerpen in 2009 op de planning stonden. Onder het cursieve deel is aangegeven wat de bereikte resultaten zijn.

Evaluatie ecologisch beheer 2009

1. Beleid

Beheerplannen
Voor alle kerngebieden binnen de SES moeten de huidige beheerplannen worden aangepast tot ecologische beheerplannen. Voor een aantal gebieden zal een nieuw beheerplan geschreven moeten worden. Belangrijkst kader voor deze ecologische plannen is het doelsoortenbeleid. In navolging op de beheerplannen voor de gebieden Groenestein, Coendersborg, Roegebos en Kalmoesstraat zullen dit jaar voor de gebieden De Groene Long (Beyum), De Eelderbaan, Drielanden en het groengebied bij Le Roy een beheerplan worden geschreven. De keuze voor deze gebieden is afgestemd op de uitvoering van de monitoring (hoofdstuk 6). De gegevens die bij deze monitoring worden verzameld dienen als input voor de beheerplannen. In samenwerking met derden zal dit jaar voor het Stadspark een beheerplan worden afgerond.

Voor bovenstaande gebieden zijn de beheerplannen geschreven. Alleen voor de gebieden de Groene long en Le Roy nog niet. Het beheerplan voor de Groene long is uitgesteld omdat hier gewerkt wordt aan een herinrichtingsplan dat door ruimtelijke plannen wordt ontwikkeld. Het beheerplan voor Le Roy is niet geschreven omdat dit gebied voor een groot deel in beheer is bij de bewoners. Hiervoor is verder overleg met de beheergroep noodzakelijk.

Doelsoortenbeleid Stedelijk gebied
Voor het deelgebied Stedelijke gebied zijn de doelsoorten nog niet vastgesteld. Het doelsoortenbeleid geeft op basis van bodem en het landschap aan welke soorten nagestreefd worden en hoe de inrichting en het beheer hierop moet worden afgestemd. In juni moet het doelsoortenbeleid hiervoor klaar zijn.

Het doelsoortenbeleid Stedelijk gebied is afgerond en vastgesteld. Het beleid biedt heldere handvatten voor een goede inrichting en beheer voor stedelijke soorten zoals muurvegetatie, zwaluwen en vleermuizen.

2. Beheer

Verbetering berm- en slotenbeheer
Door de aanstelling van de vaktechnisch medewerker ecologie is een behoorlijke impuls gegeven aan de controle van het berm- en slotenbeheer.
In 2009 zal een verdere verbeterslag worden uitgevoerd. Het bermenbestek zal opnieuw worden ingedeeld. Alle (in potentie) waardevolle ecologische graslanden en bermen worden door een specialist of onder leiding van een specialist gemaaid. Dit levert direct zichtbare verbetering op in de kwaliteit van het maaibeheer.

Het ecologische bermbeheer is op bovengenoemde wijze uitgevoerd. Uit de monitoring blijkt dat op veel plekken de vegetatie zich op een goede manier ontwikkelt. Ook zijn dit jaar veel Icarusblauwtjes (vlinders) aangetroffen die waarschijnlijk hebben geprofiteerd van het gefaseerde beheer. Punt van aandacht is de hoge stortkosten die er door het maaien en afvoeren van het maaisel ontstaan.

Bermbeheer door schapen
In 2009 zal het beheer met schapen worden voortgezet. De start van het schapenseizoen zal dit jaar worden vervroegd naar eind maart begin april. De schapen blijven tot ongeveer eind oktober. Er zal verder onderzoek worden gedaan naar de invloed van de begrazing met schapen op de vegetatie.

Overige activiteiten rond de schaapskudde:
- *Net als afgelopen jaar kunnen scholen en kinderdagverblijven zich in 2009 aanmelden voor een educatief bezoek aan de schaapskudde.*
- *De schaapscheerderdag zal dit jaar in het Noorderplantsoen worden gehouden. Tijdens deze dag worden de schapen geschoren en zijn kraampjes met streekproducten aanwezig.*

Het begrazingsseizoen is goed verlopen, vele Stadjers hebben de voorbijtrekkende kudde weer positief gewaardeerd. De schapen hebben de voedselrijke bermen drie maal begraasd en de schralere bermen twee keer. De resultaten van het onderzoek zullen begin volgend jaar verder worden geëvalueerd. De schaapscheerderdag in het Noorderplantsoen was een succes waar veel bezoekers op af zijn gekomen. Ook diverse scholen hebben de kudde dit jaar bezocht.

Beheer- en uitvoeringsplan Faunapassages
De afgelopen jaren is een fors aantal faunapassages aangelegd. Dit aantal zal de komende jaren alleen nog maar toenemen. Het beheer van deze passages is nog niet goed geborgd. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een beheer - en uitvoeringsplan waardoor een goed beheer van de al aangelegde en toekomstige faunapassages is gewaarborgd. Vanaf dit voorjaar zal het beheer door de centrale eenheid worden opgepakt.

Door de borging van het beheer van de faunapassages in een apart beheerplan is het beheer dit jaar goed verlopen. Naast het regulier beheer zijn een aantal faunapassages hersteld.

Ecoscan Kapprogramma
Vanaf 2008 wordt als aanvulling op het kapprogramma een ecoscan uitgevoerd. Dit betekent dat niet alle dode of zieke bomen automatisch worden gekapt en weggehaald. Tijdens de ecoscan wordt gekeken of een boom of onderdeel daarvan kan blijven staan en/of liggen. Hierdoor zal de hoeveelheid dood hout in de stad toenemen.
Veel soorten zoals holenbroeders (staand dood hout), paddenstoelen en insecten (staand en liggend dood hout) profiteren hiervan. De doelsoorten die hier van profiteren zijn o.a. egel, kleine en grote bonte specht, groen specht, grootoorvleermuis en ruige dwergvleermuis.

Ook dit jaar zijn tientallen bomen als staand of liggend dood hout achtergebleven in het groen.

3 Projecten

Omvormingsprojecten bermen
In 2008 zijn een groot aantal bermen van "traditionele" (gazon)berm naar ecologische berm omgezet. Dit betekent grote winst voor planten, insecten, kleine zoogdieren en vogels. In de groenstructuurvisie Groene pepers wordt de ambitie uitgesproken nog meer "traditioneel" groen en dus ook bermen ecologisch te gaan beheren. In 2008 zal daarom een inventarisatie worden uitgevoerd om te kijken welke "traditionele" bermen nog kunnen worden omgezet of omgevormd tot ecologische berm. Aan de hand van deze inventarisatie zal een plan worden gemaakt om deze omvorming te realiseren. In 2009 zal hiermee, aan de hand van de bevindingen, een start worden gemaakt.

Een groot deel van de bermen is geïnspecteerd. Het grootste deel daarvan wordt nu ook ecologisch beheerd. Een voorbeeld waarbij 2 hectare gazon is omgevormd naar een ecologisch berm is de Oostersluis. Deze lijkt zich het eerste jaar goed te ontwikkelen.

Noorddijkerweg Voormalige Paardenweides
Twee oude paardenweides zullen worden omgevormd naar een terrein met bloemrijke graslanden, akkerkruiden en poelen. Tijdens de boomfeestdag zullen ook fruitbomen worden aangeplant.

In samenspraak met de buurt is alsnog gekozen om de paardenweides in de huidige vorm te handhaven. De buurtbewoners hechten waarde aan de cultuurhistorische waarde van deze weilanden. Wel is op een deel van het weiland een fruitboomgaard aangeplant.

Tijdelijke bloemenakkers industrieterreinen
In samenwerking met de afdeling Vastgoed zal gekeken worden naar de mogelijkheid om grootschalig braakliggende terreinen om te ploegen en in te zaaien met een akkerbloemenmengsel. Deze nieuwe vorm van beheer heeft twee grote voordelen.

I. Het geeft een directe impuls aan de natuur in de stad. Vele insecten, zoogdieren en vogels profiteren van deze (tijdelijke!) natuur.
II. Het aanzicht van het industrieterrein verbetert. In plaats van een saaie groene grasmat, die twee keer per jaar gemaaid wordt (en waarna een dik pak rottend gras achterblijft), ontstaat een mooie bloemenakker met onder andere klaprozen, korenbloem, granen en zonnebloemen.

Door een aanpassing in de Flora en Faunawet is het mogelijk geworden om zonder grote risico's op de braakliggende terreinen tijdelijke natuur in te richten. Concreet zijn voor de (in ontwikkeling zijnde) bedrijventerreinen Westpoort en Eemspoort afspraken gemaakt over een tijdelijke inrichting voor natuur.

Dunning Sterrebos
Het Sterrebos is volgens de Groenstructuurvisie één van de kroonjuwelen van de stad. Om dit kroonjuweel voor de toekomst veilig te stellen moet er beheer worden uitgevoerd. Dit beheer staat beschreven in het beheerplan van het Sterrebos en is door Stadsbeheer voor de komende jaren vertaald in een uitvoeringsplan.

Dit jaar zal een dunning worden uitgevoerd waarbij een deel van de sterk concurrerende esdoorns in het bos zal worden gekapt. Dit om meer gewenste soorten de ruimte te geven. Het kappen van bomen ligt bij omwonende zeer gevoelig, daarom zal veel aandacht worden besteed aan de communicatie hierover.
In het kader van het bouwplan voor de Rijksgebouwendienst op de Kempkensberg zal de oostelijke rand van het Sterrebos worden versterkt door het bijplanten van bomen en onderbegroeiing. In het voorjaar wordt hiermee in de bestaande bosrand mee begonnen.

De eerste werkzaamheden zijn dit najaar uitgevoerd. De jonge esdoorns zijn verwijderd en een aantal bomen zijn gesnoeid. De grootschalige dunning wordt uitgesteld tot najaar 2010. Door gevoeligheden

rond de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het Sterrebos, duurt het communicatietraject met omwonenden langer dan verwacht. Het is belangrijk dat er voldoende draagvlak is voor de (grootschalige) beheerwerkzaamheden, die met duidelijke ingrepen in het bos gepaard gaan.

4. Communicatie & Participatie

Voorlichting ecologie
Doordat de ecologische ambities hoog zijn, zal de omgeving van de Stadjer zichtbaar veranderen. Dood hout blijft liggen, de berm wordt minder vaak gemaaid en ook blijven er stukken gras staan (gefaseerd maaien). Om draagvlak voor ecologie te krijgen en te vergroten zullen de inwoners van Groningen op verschillende manieren worden voorgelicht. In samenwerking met de afdeling Communicatie zullen de volgende acties worden ondernomen:

- *"Advertenties" in de Gezinsbode waarbij verschillende thema's ten aanzien van ecologie worden behandeld. In eerste instantie zijn de volgend thema's bedacht:*
    - *Het snoeien van bosplantsoen (winter)*
    - *Manieren van (ecologisch) maaien (voorjaar)*
    - *Het nut van dood hout (zomer)*
    - *Gefaseerd maaien (waarom wordt niet alles gemaaid) (najaar)*
- *Wijkgerichte onderwerpen over natuur in de directe omgeving (nestkasten, stinze, natuur in de wijk enz.) in buurtkranten en mijnwijk.nl*
- *Op de website van de gemeente Groningen krijgt groen en ecologie een eigen plek waar gecommuniceerd kan worden over ontwikkelingen, plannen en beleid.*

Wij willen de duurzaamste stad van Nederland worden. Daarom is er gekozen om de communicatiereeks breder in te steken dan alleen ecologische onderwerpen. Ook een onderwerp als duurzaam watergebruik komt aan de orde. Naast voorlichting is het accent verschoven naar "wat de burger kan doen". Dit najaar wordt het eerste stuk gepubliceerd in 2010 zullen de overige onderwerpen worden gepubliceerd.

Coendersborg
In overleg en in samenwerking met de bewoners rond Coendersborg zal gekeken worden of en waar er stinze (bollen en vaste planten) in het park kunnen worden aangeplant.

De bloembollen zijn in overleg met de bewoners geplant.

Het "Getijdebos"
Bij de straat het Getij ligt een bos van ongeveer 1 hectare. Momenteel wordt dit bos nauwelijks gebruikt. Het bos is erg eentonig en er moeten nodig maatregelen worden genomen om het bos aantrekkelijker en ecologisch waardevoller te maken. Er wordt gekeken naar de mogelijkheden van participatie bij het uitvoeren van deze werkzaamheden.

Deze winter zal in samenwerking met de bewoners in het bos worden gesnoeid. Hiermee wordt niet alleen het bos ecologisch aantrekkelijker maar neemt het draagvlak voor het beheer van het Getijdebos bij de omwonenden toe.

Groenparticipatie
In het kader van de groenstructuurvisie Groene Pepers zal er in 2009 begonnen worden met een actief beleid op het gebied van groenparticipatie. Nadere voorstellen hiervoor zullen op korte termijn worden uitgewerkt.

Er zijn enkele incidentele activiteiten van bewoners geweest, die de gemeente met gerichte vragen hebben benaderd. Daarbij is gebleken, dat deze activiteiten zonder een gerichte coördinatie binnen de eigen organisatie niet goed begeleid kunnen worden.

In 2010 zal Wijkbeheer zich daarom actief gaan inzetten om participatieprojecten te ondersteunen door het onderwerp te labelen aan een medewerk(st)er.
Toch hebben wij ook dit jaar twee concrete projecten opgezet. Eén daarvan was het geveltuinen project Verlengde Grachtstraat. Bij dit project zijn de bewoners actief betrokken bij de inrichting en het beheer van een groene leefbare straat. Naar aanleiding van dit project is besloten een actiever geveltuinenbeleid in te zetten. Daarnaast zijn de bewonersorganisaties via de Milieufederatie benaderd met de vraag of er concrete ideeën zijn voor meer fruitbomen en – struiken in de wijken. Omdat daarop enthousiaste reacties zijn gekomen, zal dit in 2010 nader worden uitgewerkt in het project 'De eetbare stad'.

5. Monitoring
Om een goed beeld te krijgen van de Flora en fauna in de gebieden die binnen de Stedelijke Ecologisch Structuur (SES) vallen moet er een monitoring worden uitgevoerd. Met deze gegevens kan het beheer zonodig worden aangepast of bijgestuurd. Ook vanuit het wettelijke kader is de gemeente verplicht informatie te hebben over de aanwezigheid van (beschermde) soorten. In vijf jaar tijd moeten alle gebieden in de SES zijn gemonitord.

In 2008 is de eerste monitoring gedaan en is tegelijkertijd ook een systematiek ontwikkeld. Hierdoor kunnen de gegegevens ook in de toekomst eenduidig en voor de gemeente bruikbaar worden aangeleverd. Daarnaast is een abonnement op het Natuurloket afgesloten, waarmee de officiële landelijke inventarisatiegegevens van de gemeente geactualiseerd kunnen worden.

In 2009 zullen de volgende gebieden van de SES volgens de vastgestelde systematiek worden gemonitord:

Wijk	*Gebied*	*Type gebied*
Noorddijk	*De Groen scheg (beyum)*	*kerngebied*
Noorddijk	*Hunzedijk + Hunzeboord*	*Verbinding*
Noorddijk	*Stadsweg*	*Verbinding*
Noorddijk	*Drielanden*	*Verbinding*
Noorddijk	*Kluiverboom, stuurboord- en bakboorswal*	*Verbinding*
Noorddijk	*Lewenborg "Le Roy"*	*Kerngebied*
Noorddijk	*Zwemplas Kardinge*	*Kerngebied*
Noorddijk	*Lewenborg centrum*	*Kerngebied*
Noorddijk	*Oostelijke ringweg*	*Verbinding*
Noordwest	*Verbinding eelderbaan Stadspark*	*Verbinding*
Noordwest	*Eelderbaan*	*Kerngebied*
Zuid	*Katholiek begraafplaats*	*Verbinding*
Zuid	*Sterrebos*	*Kerngebied*
Zuid	*Helperzoom*	*Verbinding*
Hoogkerk	*Johan van Zwedenlaan*	*Verbinding*
Hoogkerk	*"Pure" gebied*	*Verbinding*
Hoogkerk	*Jan Ensinglaan*	*Verbinding*
Hoogkerk	*Ruskenveen (zwemplas)*	*Kerngebied*
Hoogkerk	*Zuiderweg*	*Verbinding*

Bovenstaande gebieden zijn gemonitord; de rapportage is na de zomer geleverd. Zeer bijzondere waarneming van deze monitoring is de Europees zwaar beschermde soort Groene glazenmaker in de wijk Drielanden. De aanbevelingen ten aanzien van het beheer zullen in de beheerplannen worden verwerkt. De aanbevelingen ten aanzien van de inrichting zullen waar mogelijk in het programma Stadsbeheer worden meegenomen. Daarnaast zijn er aanbevelingen gedaan, die betrekking hebben op een meer adequate keuze van de doelsoorten. Deze wijzigingen zullen de komende jaren verzameld worden en bij de vijfjaarlijkse aanpassing van het doelsoortenbeleid worden meegenomen.

6. Scholing

Cursus Flora en faunawet Stadsbeheer
De medewerkers van Wijkbeheer en Stedelijk beheer die bij de planvorming of de uitvoering te maken hebben met de gevolgen van de Flora en faunawet en de gedragscode zullen de cursus Flora en fauna volgen. De cursus wordt gegeven op drie niveaus:

Niveau	*Doelgroep*	*Aantal deelnemers*
1	*Uitvoerend medewerker*	*42*
2	*Opzichter*	*34*
3	*Beleidsmedewerker / leidinggevende*	*17*

Dit jaar zullen de niveaus 1 en 2 in ieder geval worden gegeven. Niveau 3 is nog in ontwikkeling, maar zal (zodra de cursus is ontwikkeld) ook worden gegeven. Stadsbeheer is met het volgen van deze cursus landelijk gezien vooruitstrevend.

Ruim 90% van de deelnemers die mee hebben gedaan aan de cursus niveau 1 is geslaagd. Van de deelnemers op opzichters niveau heeft ongeveer 50% zijn diploma gehaald. Voor degene die gezakt zijn zal in 2010 een herexamen worden georganiseerd. Niveau 3 bleek vanuit de opleiding niet voldoende uitgewerkt en kon nog niet worden gegeven.

Planning 2010

1. Beleid

Beheerplannen
Voor alle kerngebieden binnen de SES moeten de huidige beheerplannen worden aangepast tot ecologische beheerplannen. Voor een aantal gebieden zal een nieuw beheerplan geschreven moeten worden. Het belangrijkste kader voor deze ecologische plannen is het doelsoortenbeleid. De gegevens over beheer en inrichting die tijdens de monitoring zijn verzameld zijn een belangrijke input voor de beheerplannen. In 2010 worden voor de Boterdiepstrook, Westrand Hoogkerk, Zuidwending en Spakenpad ecologische beheerplannen geschreven of aangepast.

Actief geveltuinenbeleid
Naar aanleiding van het geveltuinenproject Verlengde Grachtstraat wordt in 2010 een meer actief geveltuinenbeleid gevolgd. Hierbij zal wanneer mogelijk worden aangehaakt bij het grootschalig onderhoud aan de verharding. Bij dit onderhoud kunnen zonder extra meerkosten de geveltuinen worden aangelegd. Ook zal de betrokkenheid van bewoners door betere communicatie verbeteren. Afhankelijk van het aantal aanvragen en de mogelijkheden om bij groot onderhoud mee te liften, is de verwachting dat er 30 tot 40 nieuwe geveltuinen zullen worden aangelegd.

Waterbeleid
De centrale waterambitie in Groningen is het streven naar een duurzaam stedelijk watersysteem. Duurzaam waterbeheer is het winnen, gebruiken en terugbrengen van water uit en aan het milieu. Het gebruik van het water moet daarbij worden afgestemd op de kwaliteit. De kwaliteit van het water mag bij teruggave aan de natuur niet aangetast zijn. Het watergebruik moet zo laag mogelijk zijn en de periode waarin het water wordt gebruikt zo groot mogelijk. Verder moeten de natuurlijke omstandigheden worden gehandhaafd en liefst verbeterd.

2. Beheer

Bermbeheer
In 2010 zal een vervolg worden gegeven aan het verbeterde ecologische maaibeheer. De aangebrachte differentiatie in beheer, grootschalig, kleinschalig en gefaseerd zal worden gehandhaafd. Wel wordt gestreefd naar een afname van de uitvoeringskosten en stortkosten van het maaisel (dat vrijkomt bij maaien en wordt afgevoerd). Het terugbrengen van de uitvoeringskosten zal worden gerealiseerd door een deel van het bermbeheer in eigen beheer uit te voeren. Door kritisch te kijken naar het aantal maaibeurten, het tijdstip en de oppervlakte te maaien ecologisch grasland kunnen de stortkosten worden teruggebracht.

Schaapskudde
Het beheer met schapen zal in 2010 worden voortgezet. De start van het schapenseizoen zal eind maart begin april zijn. De schapen blijven tot eind oktober. De resultaten van het vegetatieonderzoek in 2009 zullen worden meegenomen in een verder verbetering van de inzet van de schapen.
Overige activiteiten rond de schaapskudde:
- Net als afgelopen jaar kunnen scholen en kinderdagverblijven zich in 2010 aanmelden voor een educatief bezoek aan de schaapskudde.
- De schaapscheerderdag zal weer in het Noorderplantsoen worden gehouden. Tijdens deze dag worden de schapen geschoren en zijn kraampjes met streekproducten aanwezig.

Ecoscan kapprogramma
Tijdens de ecoscan wordt gekeken of een boom of onderdeel daarvan kan blijven staan en/of liggen. Hierdoor zal de hoeveelheid dood hout in de stad toenemen. Veel (doel)soorten profiteren hiervan. Voorbeelden zijn o.a. egel, kleine en grote bonte specht, groene specht, grootoorvleermuis en ruige

dwergvleermuis. Door de aanschaf van een endoscoop (zeer kleine camera) kan bij een eventuele kap van bomen beter worden nagegaan of er vleermuizen aanwezig zijn.

Functiegericht waterbeheer
Bij de totstandkoming van het Groninger water- en rioleringsplan in 2008 is voor alle watergangen in de stad de huidige functie bepaald en een bijbehorend beheer vastgesteld. Daarnaast is er voor alle wateren een ambitieniveau vastgesteld. In 2010 worden de beheersafspraken verder uitgewerkt in beheerprotocollen en geïmplementeerd bij de organisaties die het beheer uitvoeren,

3. Projecten

Zwaluwvriendelijke wijk Reitdiep
In samenwerking met de bewoners van de wijk Reitdiep zal nestgelegenheid worden bevestigd aan de huizen in deze wijk. Ook zal vlakbij de huizen een zwaluwtil worden geplaats. Door een deel van de natuurlijk aanwezige laagte in de omgeving van de til verder af te schrapen, zal open klei beschikbaar zijn als bouwmateriaal voor nieuwe nesten. Door de schaapskudde drie maal per jaar over deze zone te laten lopen wordt onderzocht of het mogelijk is deze stukken "open" te houden.

Braakliggende terreinen
De toepassing van de regeling tijdelijke natuur wordt uitgebreid. Om een goed beeld te krijgen van de aanwezige braakliggende gebieden zal een inventarisatie gemaakt worden van deze terreinen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden die kort onbebouwd zullen blijven en langdurig braakliggende terreinen. Afhankelijk van onder andere de tijd dat het gebied braak ligt en de ligging zal de invulling worden bepaald. Mogelijke ideeën zijn; inzaaien met 1-jarige akkerbloemen, nietsdoen (bosvorming), waterbuffering (moerasvorming) of natuurlijke speelplek. Ook zal worden gekeken of participatie bij inrichting en beheer door bedrijvenverenigingen, bewoners of scholen mogelijk is.

Vervangen vleermuiskasten
In 2006 zijn in 15 gebieden in de stad in het totaal 200 vleermuiskasten opgehangen. Van een deel van de kasten is bekend dat ze door vleermuizen worden gebruikt. In het Sterrebos, Coenderborg en het Stadspark zijn vleermuizen in de kasten aangetroffen. Toch zijn in deze gebieden een deel van de houten kasten uit de boom gevallen of door spechten gekraakt. Deze kasten zullen daarom worden vervangen door houtbetonkasten die beter opgehangen kunnen worden en niet door spechten worden vernield.

Dunning Sterrebos
Het Sterrebos is volgens de Groenstructuurvisie één van de kroonjuwelen van de stad. Om dit kroonjuweel voor de toekomst veilig te stellen moet er beheer worden uitgevoerd. Dit beheer staat beschreven in het beheerplan van het Sterrebos en is door Stadsbeheer voor de komende 5 jaren vertaald in een uitvoeringsplan.
Dit jaar zal voor het eerst grootschalig onderhoud plaatsvinden, waarbij ook grot esdoorns uit het Sterrebos zullen worden gekapt. Het kappen van grote bomen kan bij omwonenden gevoelig liggen. Dit wordt nog eens versterk door ruimtelijke ontwikkelingen rond de Kempkensberg en de Zuidelijke ringweg. Om omwonenden de noodzaak van dit groot onderhoud uit te leggen zullen inloopavonden worden georganiseerd en wanneer wenselijk een excursie door het Sterrebos

Ecologie in projecten Programma Stadsbeheer 2010
Tijdens de monitoring wordt gekeken of de verschillende gebieden voldoen aan de criteria die de doelsoorten stellen aan hun omgeving. Aanbevelingen voor beheer worden verwerkt in beheerplannen. De aanbevelingen ten aanzien van groen worden wanneer mogelijk geborgd in (reguliere) groenprojecten van het Programma Stadsbeheer 2010.

Helofytenfilters
Aanleg van natuurvriendelijke oevers is net als het onderling verbinden van vijvers een maatregel waarmee de ecologische kwaliteit van vijvers kan worden verbeterd. Voor een aantal vijvers in de stad zijn deze maatregelen niet mogelijk; dit geldt onder andere voor de Floresvijver. Om deze reden starten we in 2010 in de Floresvijver een proef met een drijvend helofytenfilter. Dit helofytenfilter zuivert het vijverwater op een natuurlijke wijze en zorgt zo voor een vermindering van voedingstoffen.

Het rioolstelsel aan de Helperzoom wordt door de aanleg van een persleiding door het waterschap Hunze en Aa's ontlast. Hierdoor is er een aantal overstorten aan de Helperzoom buiten werking gesteld. Het overstort op het eind van de Helperzoom blijft wel functioneren. Daarom wordt dit overstort voorzien van een helofytenfilter om de waterkwaliteit rondom het Esserveld te verbeteren. Het betreft nu stilstaand water met een geringe diepte. Met de voorbereiding van het helofytenfilter met retourbemaling, zodat er stroming om het Esserveld op gaat treden, is begonnen. De watergang wordt eind november / begin december uitgebaggerd. De werkzaamheden m.b.t. de persleiding door het Waterschap zijn eind december 2009 gereed. Om het ongemak en de overlast voor de omgeving te beperken wordt de aanleg van het helofytenfilter hierna ter hand genomen. De planning is dat in de eerste maanden van 2010 met de werkzaamheden van het helofytenfilter begonnen wordt.

4. Communicatie & Participatie

"Waterbewuszijn"-campagne
In november starten we met een "waterbewustzijn"-campagne. In deze campagne worden vier waterthema's (oppervlaktewater, rioolwater, regenwater en grondwater) verder uitgewerkt. Het is de bedoeling dat we hiervoor verschillende media inzetten. In ieder geval zal er via de lokale tv aandacht worden besteed aan de inrichting van tuinen.In het vroege voorjaar wordt een 'watermarkt' gehouden waar mensen praktische tips kunnen krijgen over de omgang met water.

Meld een huismus
De publieksactie die in 2009 is uitgevoerd rond de verschillende zwaluwsoorten, wordt in 2010 gericht op de huismus. Op basis van de inventarisaties, die ook door natuurorganisaties worden ondersteund, zal een activiteitenkaart worden gemaakt. Verder zal worden nagegaan welk acties ondernomen kunnen worden ter ondersteuning van de huismus.

Communicatie reeks Gezinsbode over ecologie, groen en water
Wij willen de duurzaamste stad van Nederland worden. Daarom kiezen wij ervoor om de communicatiereeks breder in te steken dan alleen ecologische onderwerpen. Ook een onderwerp als duurzaam watergebruik komt aan de orde. Naast voorlichting is het accent verschoven naar "wat kan de burger doen".

Website
In 2009 is de opzet voor een groene website voor Groningen gemaakt. In 2010 zal de website verder `gevuld` worden met onder ander onderwerpen over doelsoortenbeleid, kapprogramma, monumentale bomen, groengebieden, beheer en groene daken. In dit jaar zal de site ook online worden gezet.

Participatie groenonderhoud
Ook dit jaar zal in samenwerking met een aantal scholen en bewoners gesnoeid worden in groengebieden en zullen op verschillen de plaatsen bloembollen worden geplant.

De eetbare stad
Bij dit project wordt in samenwerking met bewonersorganisatie en scholen gekeken of er meer eetbaar groen in de vorm van fruitbomen en kleinfruit in het openbaar groen en op schoolterreinen kan worden aangeplant. Belangrijke partner bij dit project is de Milieufederatie die zorgt voor een aantal initiatieven. Dit project is in 2009 gestart en zal in 2010 verder worden geconcretiseerd. In totaal zullen in ieder geval 40 fruitbomen op verschillende locaties in het openbare groen worden geplant.

Hierbij zullen vooral streekeigen soorten worden aangeplant. Al het eetbare groen in de stad zal in kaart worden gebracht en in een aantal wijken zal een "snoeproute" worden ontwikkeld.

Tijdens de boomfeestdag zullen dit jaar 20 fruitbomen worden geplant in het groengebied langs de Stuurboordswal bij Drielanden.

5. Opleiding

Opleiding Centrale eenheid
De Centrale eenheid (uitvoerend team van afdeling Wijkbeheer) zal een steeds belangrijkere rol gaan spelen bij de uitvoering van het ecologische beheer. Om te zorgen dat er voldoende kennis aanwezig is, is in 2009 een ecologische cursus gestart waaraan een aantal medewerkers van de Centrale eenheid deelnemen. In 2010 zal deze cursus worden afgerond.

Begeleiding snoeien ecologisch hovenier
Bij de praktische uitvoering van het snoeiprogramma, dat door de DSW wordt uitgevoerd, zal ondersteuning worden gegeven door ecologische hoveniers. Zij werken mee en geven gedurende de werkzaamheden aanwijzingen over de keuze bij het snoeien van beplanting. Op deze wijze wordt direct een impuls gegeven aan de kwaliteit van het snoeien.

6. Monitoring

Ecoscan stadswateren
In 2005 is een ecoscan uitgevoerd voor de stadswateren. In de daarop volgende jaren zijn er in het stedelijk watersysteem diverse aanpassingen gedaan. De ecoscan volgens de EBEO-STAD methode wordt herhaald in 2010. Met de ecoscan kan worden beoordeeld in hoeverre deze aanpassingen hebben geleid tot veranderingen/verbeteringen. Voor de stadswateren die onderdeel uitmaken van de Stedelijke Ecologisch Structuur (SES) wordt de ecoscan intensiever uitgevoerd.

Monitoring SES
Om een goed beeld te krijgen van de Flora en fauna in de gebieden die binnen de Stedelijke Ecologisch Structuur (SES) vallen moet er een monitoring worden uitgevoerd. Met deze gegevens kan het beheer zonodig worden aangepast of bijgestuurd. Ook vanuit het wettelijke kader is de gemeente verplicht informatie te hebben over de aanwezigheid van (beschermde) soorten. In vijf jaar tijd moeten alle gebieden in de SES zijn gemonitord.

In 2010 zullen de volgende gebieden van de SES volgens de vastgestelde systematiek worden gemonitord:

Wijk	Gebied	Type gebied
Noord	Eelderbaan	Kerngebied
	Hoogeweg	Verbinding
	Boterdiepstrook	Kerngebied
	Groene Long	Kerngebied
	Oostelijke ringweg	Verbinding
	Spakenpad	Verbinding
	Zuidwending	verbinding
West	A7 zuidzijde	Verbinding
	Kranenburg N + O	Verbinding
	Roderwolderdijk – Rozenburglaan	Verbinding
	Westrand Hoogkerk	Kerngebied
Oost	Hunzezone	Verbinding

	Driebond – Euvelgunne	Verbinding
	Duinkerkestraat	Verbinding
Centrum	Noorderplantsoen	Kerngebied
	Oude hortus	Verbinding
	Pioenpark	Verbinding
	Oostersluis	Verbinding

Abonnement NDFF
Om de gegevens die tijdens de diverse monitoringen en onderzoek worden verzameld te borgen, wordt een abonnement bij de nieuwe Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) afgesloten. Dit systeem kan niet alleen de eigen verzamelde data verwerken, maar geeft ook inzicht in eerder verzamelde data van natuurorganisaties en ander overheden. Hierdoor wordt de toepasbaarheid bij de ruimtelijke planvorming en de uitvoering van het beheer sterk verbeterd ten opzichte van het huidige abonnement bij het Natuurloket.

Bestuursdienst

Telefoon (050) 8567/ J.D.Osinga
Onderwerp Begraven in Groningen

de leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum - 5 JAN 2010 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO09.2053069

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Graag willen wij met u in gesprek over de notitie *'Begraven in Groningen'*. De capaciteit van begraafplaatsen in onze gemeente is op termijn niet voldoende. In 2020 zijn de huidige begraafplaatsen vol. Verder hebben onze inwoners andere en meer wensen als het gaat om begraven en hebben we te maken met nieuwe wetgeving. Daarnaast hebben wij een aantal oude begraafplaatsen, die feitelijk niet meer in gebruik zijn, maar ook nog niet zijn gesloten. Hiervoor willen we een oplossing zoeken. Redenen genoeg om op een rij te zetten wat speelt rondom begraven en begraafplaatsen in Groningen.

Toekomst begraven in Groningen
Zorgvuldigheid staat voorop bij keuzes voor de toekomst. Een visie op begraven heeft gevolgen voor de lange(re) termijn. Wij hebben de keuzenotitie *'Begraven in Groningen'* opgesteld om na te denken over die toekomst van het begraven in de gemeente Groningen. Wij vinden kwaliteit van belang, enerzijds als het gaat om de keuzes voor bijv. een begraafplaats of een grafmonument, anderzijds als het gaat om de dienstverlening aan onze burgers. Zo hebben we sinds kort één loket voor alle vragen over begraven op de begraafplaats Selwerderhof. Hier kan ook aangifte van overlijden worden gedaan. Verder willen we het begraven betaalbaar houden. Wel vinden we dat een grotere keus en differentiatie in aanbod van producten mag doorwerken in de tarieven.

Bestemming van begraafplaatsen
De begraafplaatsen vormen unieke plekken in de stad. Het zijn plekken voor herinnering en overdenking die rust uitstralen. Daarnaast hebben zij cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarden. Voor begraafplaatsen die niet meer worden gebruikt willen wij een eindbeeld vaststellen. Natuurlijk hoort daarbij dat we bekijken naar aanwezige rechten en verplichtingen. We willen bepalen welke bestemming begraafplaatsen krijgen en passen het beheer en onderhoud daarbij aan.

SE.4.C

Volgvel 1

Selwerderhof raakt vol
De geschiedenis van Groningen laat zien dat als begraafplaatsen vol raakten er nieuwe begraafplaatsen werden aangelegd. Zo werd, toen geen plaats meer was op de Zuider- , de Noorderbegraafplaats en het Esserveld, in 1949 de begraafplaats Selwerderhof in gebruik genomen. Voor het eerst zijn toen in de gemeente Groningen graven uitgegeven voor bepaalde tijd. Op Selwerderhof verhuren wij graven; dit grafrecht kan wel telkens verlengd worden. Op de begraafplaatsen Noorddijk en Hoogkerk worden zowel graven voor onbepaalde tijd als huurgraven uitgegeven. Op de overige begraafplaatsen betreft het vrijwel uitsluitend graven met eeuwigdurend recht; hiervan zijn de huur en het onderhoud afgekocht voor de duur dat de begraafplaats in gebruik is.

Op de begraafplaatsen Selwerderhof, Hoogkerk, Noorddijk en Esserveld zijn op dit moment nog graven beschikbaar. Met een aantal van ongeveer 450 begrafenissen per jaar is de capaciteit in het jaar 2020 opgebruikt. Wij willen niet op dat moment wachten, maar nu al vooruit kijken en keuzes maken.

Begraafplaats uitbreiden of ruimen van graven
Gaan we weer een nieuwe begraafplaats aanleggen of een bestaande begraafplaats uitbreiden. Of kiezen voor het ruimen van graven, zoals in vele andere gemeenten in Nederland al gebeurt of is gedaan. In Groningen is nog nooit gekozen voor ruimen van graven, omdat er steeds voldoende graven beschikbaar waren. Op begraafplaats Selwerderhof zijn op dit moment ruim 8000 graven waarop nabestaanden geen rechten meer uitoefenen. Door de uitgifte van huurgraven hebben we de intentie uitgesproken dat deze graven ooit opnieuw gebruikt zouden kunnen worden. We hebben dit nog nooit gedaan, daarom stellen we dit nu uitdrukkelijk aan de orde. Door over te gaan tot ruimen benutten we delen van de begraafplaats opnieuw. Ruimen van graven vraagt een grote mate van zorgvuldigheid. We zullen niet eerder ruimen dan nadat rechthebbenden de rechten hebben opgegeven.

Vier opties
In de keuzenotitie *'Begraven in Groningen'* zijn bovengenoemde keuzes beschreven voor de gemeentelijke begraafplaatsen. Deze beschrijving heeft geleid tot vier opties, als het gaat om locatie en capaciteit van begraven:

1. Vergroten capaciteit Selwerderhof zonder het ruimen van graven (= uitbreiding van de begraafplaats);
2. Vergroten capaciteit Selwerderhof door het ruimen van graven (= geen uitbreiding van de begraafplaats);
3. Geen capaciteitsvergroting van Selwerderhof, maar ontwikkeling van een nieuwe hoofdbegraafplaats;
4. Vergroten capaciteit Selwerderhof door het ruimen van graven en uitbreiding van enkele perifere begraafplaatsen.

Volgvel 2

Exploitatie productgroep begraven
De exploitatie van de productgroep begraven is niet kostendekkend. Met de huidige tarieven wordt een dekkingsgraad bereikt van 68%. In het verleden was die exploitatie sluitend door een bijdrage uit de Voorziening afkoopsommen grafonderhoud, waarin een deel van de opbrengsten werd gestort. Deze voorziening is eind jaren 70 ingezet als financiering voor gemeentelijke investeringen, zoals de aanleg van ringwegen. Er is een nieuwe Bestemmingsreserve onderhoud graven ingesteld. De opbrengst uit deze reserve is niet toereikend voor alle grafonderhoud. De exploitatie is daarom sluitend gemaakt met een concernbijdrage.

Financiële consequenties
De financiële consequenties van de opties hebben wij doorgerekend op basis van het investeringsjaar 2015, ervan uitgaande dat in 2020 de capaciteit is opgebruikt.

Doorrekening naar prijspeil 2015 t.b.v. afweging jaarlijkse lasten		
Optie	**Jaarlast 2015**	**Mogelijke dekking**
1. uitbreiden Selwerderhof zonder ruimen	€ 630.000	Verhoging tarieven of extra concernmiddelen
2. ruimen op Selwerderhof	€ 59.000	Binnen onderhoudsbegroting
3. nieuwe begraafplaats	€ 780.000	Verhoging tarieven of extra algemene middelen
4. deels ruimen Selwerderhof en uitbreiding 2 perifere begraafplaatsen	€ 42.000 € 157.000	Binnen onderhoudsbegroting Verhoging tarieven of extra algemene middelen

Afwegingen
De vier opties voor het uitbreiden van begraafplaatsen en/of het ruimen van graven zijn afgewogen op het gebied van:
- waarborgen van belevingswaarde en de bijzondere waarden van de begraafplaatsen;
- keuzevrijheid van de begraafplaats voor burgers;
- bedrijfsvoering;
- kosten;
- duurzaamheid.

Dit kunt u uitgebreid terugvinden in de notitie '*Begraven in Groningen*'.

Geconcludeerd kan worden dat optie 2 veruit de voordeligste oplossing is om begraafcapaciteit te generen voor de komende jaren. De opties 1 en 3 zijn niet haalbaar vanwege de grote financiële gevolgen. Onze voorkeur gaat uit naar optie 4. Dit voorstel heeft het voordeel van keuzevrijheid, op meerdere begraafplaatsen blijft

begraven mogelijk. Op Selwerderhof zijn op dit moment 8000 waar geen rechten meer op rusten. We gaan graven ruimen, dit gaat dan verspreid over meerdere jaren gebeuren. Daarnaast willen een tweetal begraafplaatsen uitbreiden met in totaal 2000 graven, te denken valt dan aan Hoogkerk en Middelbert of Noorddijk. Hiertoe moeten gronden worden verworven of worden overgenomen uit de Grondbank. Het niet verhogen van de tarieven is één van onze uitgangspunten bij de nadere uitwerking tot beleidsvoorstel. Wij wensen het begraven betaalbaar te houden voor alle bewoners.

Op weg naar een beleidsvoorstel
Gelet op de vele aspecten die een rol spelen vinden wij het belangrijk met u de oplossingsrichtingen te bespreken, waarbinnen het beleid tot op uitvoeringsniveau kan worden uitgewerkt. Voor het opstellen van de bijgevoegde keuzenotitie hebben we ook gesproken met een aantal uitvaartondernemers. Onze definitieve keuze bepalen we mede aan de hand van de uitkomsten van de discussie met u. Hierna zullen wij een beleidsvoorstel formuleren over het begraven in de gemeente Groningen. Hierin stellen we de beschikbare capaciteit veilig en wordt ruimte geboden aan nieuwe ontwikkelingen, zoals natuurbegraven (initiatiefvoorstel van Groen Links).

Belanghebbenden worden eveneens betrokken bij het zoeken naar oplossingsrichtingen. Het beleidsvoorstel zullen wij vanzelfsprekend op een later moment aan u voorleggen. U treft de notitie '*Begraven in Groningen*' als bijlage aan bij deze brief.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Bestuursdienst

gemeente Groningen
GRIFFIE
reg.nr. GR10. 2135565
ingek. 6 JAN 2010
class. - 2.07.51
te beh. door: GR
kopie gez. aan:

Afdeling Bestuursadvisering
Onderwerp Lange termijn agenda en toezeggingen

De leden van de raadscommissie Beheer en Verkeer

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

Wij zijn met het openbaar vervoer bereikbaar, buslijnen 1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over vertrektijden krijgt u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden.

E-malladres
bestuursdienst@bsd.groningen.nl

Website
www.groningen.nl

Telefoon (050) 367 76 76 Bijlage(n)
Datum 05-01-2010 Uw brief van
Ons kenmerk BD 10.2134933
Uw kenmerk

Geachte dames en heren,

In deze brief informeer ik u over de lange termijn agenda, toezeggingen en enkele overige ontwikkelingen.

Lange termijn agenda

Herziene exploitatie Damsterdiep
De herziene exploitatie voor het Damsterdiep is nog niet gereed. Wel is duidelijk dat de kosten hoger uitvallen dan verwacht vooral door de vertraging en een hogere nadeelcompensatie. Ik verwacht u de herziene exploitatie in februari 2010 te kunnen aanbieden.

Dynamisch verkeersmodel
De komende jaren staan er grote infrastructurele veranderingen op stapel. Dit maakt een actualisatie van visie op het stedelijk wegenstelsel en het verkeersmodel noodzakelijk. In januari 2010 informeren we u over de te nemen stappen en de planning.

Reserve verkeerszaken
Ik heb u toegezegd te informeren over de reserve verkeerszaken. Hiervoor hebben we een concept-notitie gereed waarin we ook ingaan op de reserve grondzaken. Deze notitie willen we nog bespreken met de accountant. Ik verwacht u de notitie eind januari 2010 te kunnen aanleveren.

OV Astraat-Brugstraat
Door de tijdelijke afsluiting van de A-brug, werd de bus omgeleid en maakte deze geen gebruik van de Astraat en de Brugstraat. Naar aanleiding hiervan ontstond discussie over het voorgoed omleggen van de route van de bus. Ik heb een notitie laten opstellen met voor- en nadelen. Deze wordt begin januari

SE.4.C

besproken in het college. Ik verwacht u deze in januari 2010 te kunnen aanbieden.

Sontbrug
Ik heb u toegezegd u te informeren over de afwegingen met betrekking tot de hoogte en de breedte van de Sontbrug. Gelet op de complexiteit hiervan heeft het mijn voorkeur u hierover een presentatie te laten geven. Hiervoor is in januari en februari echter geen ruimte. Ik zal u daarom in januari met een brief nader informeren over de afwegingen.

Shared space Helpman
De notitie over shared space in haren is in concept gereed. De afstemming met de plannen over de ontwikkeling van het winkelcentrum Helperplein vraagt nog iets meer tijd. Ik verwacht u de nota in februari te kunnen aanbieden.

Meerjarenprogramma verkeer en vervoer
Ik verwacht u het meerjaren programma verkeer en vervoer in januari aan te kunnen leveren.

Camperplaatsen
In de brief van het college over camperplaatsen in Groningen hebben we u geïnformeerd over het creëren van camperplekken bij Kardinge. Hierbij hebben we ook gemeld u nader te informeren over het creëren van plekken bij de andere P+R locaties in de stad. Het onderzoek hiertoe is bijna afgerond. Ik verwacht u hierover in februari 2010 te kunnen informeren.

Toezeggingen

Informatievoorziening Grote Markt
Ik heb u toegezegd terug te komen op de informatievoorziening rondom de werkzaamheden aan de Grote Markt. We hebben de informatievoorziening op de volgende wijze vorm gegeven:
- 2 bijeenkomsten voor betrokkenen met projectleiders;
- huis aan huis brieven over werkzaamheden (meerdere malen);
- oproep om te abonneren op digitale nieuwsbrief;
- informatie op grotemarkt.groningen.nl;
- Informeren vervoedersorganisatie en taxibranche;
- directiepand in poelstraat 8 waar elke ochtend tussen 9 - 12 uur ondernemers en betrokkenen vragen konden stellen aan directievoerders en aannemers.

Bij de uitvoering lopen we er tegen aan dat planningen kunnen veranderen. Aannemers moeten vaak naar bevind van zaken handelen en wijken daarmee vaak af van de planning. Dit is een leerpunt voor de komende

werkzaamheden en de informatievoorziening daarover. Voor komende periode richten we een klankbordgroep op en richten we een informatiecentrum in waar alle informatie over het project gebundeld wordt.

Kruising Zonnelaan / afslag Zernike
Deze kruising wordt meegenomen bij de uitwerking van de tramplannen. Op korte termijn zien we geen noodzaak de kruising aan te pakken.

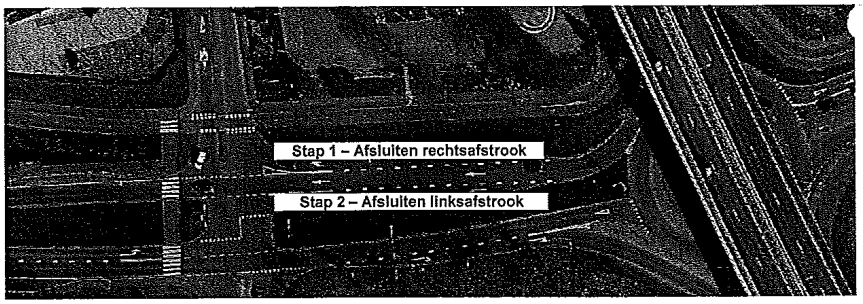
Fietswens Brailleweg
In de commissie van december 2009 is gevraagd of er een begrotingswijziging nodig is om de middelen die bestemd waren voor de Brailleweg her te bestemmen voor het stadsbalkon. Dit is niet het geval. Beide onderdelen vallen onder de productgroep 'verkeer en vervoer'.

Reactie wijkenquête Vierverlaten
We gaan in overleg met de initiatiefnemers van de enquête. Ik verwacht u hier in februari 2010 nader over te kunnen informeren.

Overig

Stadsbalkon
Het college heeft u geïnformeerd over de uitbreiding van de capaciteit op het stadsbalkon. Onderdeel hiervan is de uitbreiding van het aantal rekken in het stadsbalkon met 500 plaatsen. Deze rekken zijn besteld en worden naar verwachting in februari 2010 geplaatst.

Proef tijdelijk afsluiten rijstroken Hoendiep
Op het kruispunt Hoendiep-Atoomweg vinden regelmatig verkeersongevallen plaats. Het kruispunt is dan ook een black spot (locatie waar gedurende een periode van drie jaar zes of meer ongevallen met letsel of dodelijke afloop plaatsvinden). Het meest voorkomende type ongeval ontstaat tussen auto's die op het Hoendiep rechtsaf slaan en fietsers die de stad in rijden.
Om het kruispunt compacter en overzichtelijker te maken gaan we met de politie een proef houden.



De eerste stap betreft het afsluiten van de rechtsafstrook. Rechtsafslaand verkeer maakt dan gebruik van de strook voor rechtdoorgaand verkeer. Op deze manier komt het verkeer rechter aanrijden op het fietspad en is er beter zicht op de fietsers die van beide kanten komen.
Bij de tweede stap wordt ook de linksafstrook afgesloten. Ook hier dient dan gebruik te worden gemaakt van de strook voor rechtdoorgaand verkeer. Op deze manier denken we het kruispunt overzichtelijker te maken.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groeten,
bn

Karin Dekker

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 81 11 / Jaap Valkema
Onderwerp Fietsknooppuntennetwerk en fietsroute-planner

de leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum 26 NOV 2009 Bijlage(n) - Ons kenmerk RO09.2073913

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

Op 26 november 2008 heeft u ingestemd met de fietsnota "Stap Op! Fietsmaatregelen 2009-2010" met daarin een bedrag gereserveerd voor de introductie van een fietsrouteplanner in Groningen. Inmiddels werken wij samen met de provincie Groningen en de overige gemeenten aan zowel een fietsknooppuntennetwerk als een fietsrouteplanner voor de hele provincie.

Het fietsen in Nederland zit behoorlijk in de lift. Dat komt niet in de laatste plaats door de ontwikkeling van regionale en provinciale fietsknooppuntennetwerken in veel provincies. Ook in de provincie Groningen willen we meedoen aan deze ontwikkeling. Daarom heeft de provincie een basisplan laten opstellen dat het fundament vormt voor de uitvoering van het fietsknooppuntennetwerk in de gehele provincie. In dit plan wordt ingegaan op de fasering en planning van het project, de vormgeving en kwaliteitseisen van de materialen, informatiedragers en promotie, uitvoering en onderhoud van het netwerk en de bijbehorende kosten. Bovendien is in het basisplan het ontwerp van het uiteindelijke knooppuntennetwerk opgenomen.

Het basisplan inclusief het ontwerp van het knooppuntennetwerk is na een zorgvuldige procedure tot stand gekomen, waarbij de gemeenten meerdere momenten hebben gehad om wijzigingen en suggesties aan te geven. Ook burgers die in een eerder stadium belangstelling hebben getoond voor de realisering van het knooppuntennetwerk en belangenorganisaties zoals de Fietsersbond, zijn door de provincie in de gelegenheid gesteld hun zienswijze op het voorontwerp kenbaar te maken. Mede aan de hand hiervan is uiteindelijk een definitief knooppuntennetwerk tot stand gekomen. Gezamenlijk met de provincie zijn wij er van overtuigd dat het voorgestelde thans voorliggende netwerk de beste keus is en een evenwichtig beeld geeft qua participatie van alle regio's in het nieuwe knooppuntennetwerk.

Het voorgestelde knooppuntennetwerk in de provincie Groningen bedraagt in totaal 1.782 kilometer aan fietsroutes die door middel van 384 knooppunten met elkaar ver-

SE.4.C

bonden zijn. Specifieke aandacht is besteed aan de aansluiting op de netwerken in Drenthe en Friesland alsmede aan de bestaande ANWB- en LF-fietsroutes.

Behalve over een fietsknooppuntennetwerk beschikken ook steeds meer steden en provincies over een zogenaamde fietsrouteplanner. Met dit hulpmiddel kunnen fietsers een route plannen. Verschillende aspecten zoals bijvoorbeeld de verkeersveiligheid op een route kunnen meewegen bij de keuze voor een adviesroute. Daarnaast kan de CO_2-besparing van de gekozen fietsroute vermeld worden en kunnen fietsrouteplanners beschikken over een speciale nachtkaart. De nachtkaart plant de routes vooral via de goed verlichte wegen en fietspaden en omzeilt de parken zoveel mogelijk. Behalve een reguliere fietsrouteplanner is er ook een kindvriendelijke fietsrouteplanner voor scholieren.

Op dit moment vindt er een ontwikkeling plaats waarbij fietsrouteplanners gekoppeld worden aan reisplanners voor het openbaar vervoer en routeplanners voor personenauto's. Met behulp van een dergelijk hulpmiddel krijgt de gebruiker informatie over het snelste vervoermiddel. Dit biedt nieuwe kansen om het fietsgebruik in Groningen te stimuleren.

Het opzetten van een fietsrouteplanner voor Groningen maakt integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het fietsknooppuntennetwerk. Nadat alle Groningse gemeenten ingestemd hebben met het voorstel voor het fietsknooppuntennetwerk, beginnen we met het opzetten van een fietsrouteplanner. Aangezien er sprake is van een gevarieerd aanbod van fietsrouteplanners in ons land, gaan we de komende tijd in gesprek met verschillende aanbieders en onderzoeken we de diverse mogelijkheden. De ontwikkeling van de digitale fietsrouteplanner loopt daarmee parallel aan de ontwikkeling van het fietsknooppuntennetwerk.

De totale investeringskosten voor een fietsknooppuntennetwerk én een fietsrouteplanner in de provincie Groningen zijn begroot op circa € 1,7 miljoen. In totaal worden de kosten voor de gemeente Groningen geraamd op € 12.644,--. In de fietsnota "Stap Op! Fietsmaatregelen 2009-2010" is hiervoor een bedrag opgenomen.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mochten er nieuwe ontwikkelingen zijn rond het fietsknooppuntennetwerk en/of de fietsrouteplanner houden we u uiteraard op de hoogte.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

Bestuursdienst
Telefoon (050) 367 8887/ Andries van der Schaaf
Onderwerp Correctie nieuwe tarieven Regiotaxi 2010

gemeente Groningen

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden

Wij zijn met het openbaar vervoer bereikbaar, buslijnen 1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over vertrektijden krijgt u via telefoon 0900-92 92

De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum - 1 DEC 2009 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO.09.2094783

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte dames en heren,

Op 6 oktober jl. bent u bij brief geïnformeerd over de nieuwe tarieven voor het busvervoer waaronder de Regiotaxi. We hebben echter snel na het vaststellen van de tarieven geconstateerd dat per abuis de onjuiste kilometertarieven aan u zijn doorgegeven. Met deze brief informeren we u over de juiste tarieven in heel Groningen.

De juiste kilometertarieven voor de nieuwe Regiotaxi-overeenkomsten zijn in de bijlage te zien. De consumentenplatforms van zowel Groningen en Drenthe hebben eind augustus een positief advies gegeven over de voorgestelde tarieven. Voor de in 2010 nog doorlopende overeenkomsten zijn de tarieven per zone vastgesteld. Voor de nieuwe, gecombineerde overeenkomsten die in de loop van 2010 van start zullen gaan zijn de tarieven per kilometer vastgesteld.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

SE.1.C.05

Volgvel 1

BIJLAGE: TARIEVEN REGIOTAXI

De foute tarieven:

Regiotaxi's nieuwe concessies	Instaptarief deur-deur			€ 2,25
	Reis per kilometer deur-deur			€ 0,36
	Instaptarief deur-halte			€ 1,50
	Reis per kilometer deur-halte			€ 0,24
	2e t/m 8e meereizende persoon		50 procent korting	
	Meereizend huisdier		50 procent korting	
	Reis per kilometer boven de 25		Commercieel tarief	

Per abuis zijn instaptarieven en kilometertarieven opgenomen die als uitgangspunt hebben gediend voor het bepalen van de definitief vast te stellen tarieven. Bij het definitief bepalen van de tarieven is nl. rekening gehouden met de uitkomsten van de aanbestedingen, het te verwachten gebruik en de daarbij behorende kostendekkingsgraad en er is rekening gehouden met de indexering 2010.

De goede tarieven:

Regiotaxi's nieuwe concessies	Instaptarief deur-deur			€ 2,40
	Reis per kilometer deur-deur			€ 0,45
	Instaptarief deur-halte			€ 1,60
	Reis per kilometer deur-halte			€ 0,30
	2e t/m 8e meereizende persoon		50 procent korting	
	Meereizend huisdier		50 procent korting	
	Reis per kilometer boven de 25		Commercieel tarief	

Instroommomenten
De Regiotaxi contracten starten op verschillende momenten, op deze momenten zullen bovenstaande tarieven gaan gelden:

- 1 april: Gemeente Marum, Grootegast en Zuidhorn
- 1 september: Gemeente Leek, Haren en gebied Zuidwest-Drenthe.
- 1 september/1 oktober: gebied Oost-Groningen

In 2011 volgen nog Noord Groningen en gemeente Emmen en Coevorden.

Bestuursdienst

Bezoekadres
Europaweg 8

Postadres
Postbus 268
9700 AG Groningen

E-mailadres
info@ocsw.groningen.nl

Website
www.groningen.nl

Afdeling Directiestaf
Onderwerp Convenant Groen in de Wijk

De leden van de gemeenteraad van
Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 62 41 Bijlage(n) 1
Datum - 4 DEC 2009 Uw brief van

Ons kenmerk OS 09. 2101502
Behandeld door W Rothstegge

Geachte heer/mevrouw,

Minister Verburg (LNV) stelt 975.000 euro beschikbaar voor groenprojecten in de Krachtwijken. In een convenant wordt vastgelegd aan welke projecten dit bedrag besteed zal worden. De door ons ingediende projecten vallen onder het gemeentelijk beleid (o.a. Groenstructuurvisie en Duurzaamheidseducatie) en sluiten aan bij de huidige lopende projecten. Dit betekent dat er geen nieuwe projecten bij zullen komen, maar dat huidige projecten worden opgeplust.

Wij informeren u hierover via deze brief.

Het Ministerie van LNV heeft in het kader van 'Meer groen in de Krachtwijken' voor de achttien gemeenten met een of meer krachtwijken budget beschikbaar gesteld. Wij doen met nog vier andere gemeenten mee in de tweede tranche en ontvangen voor de twee krachtwijken (De Hoogte en de Korrewegwijk) een bedrag van € 975.000,-.

Er is gekozen voor aanhaken bij bestaande projecten. Dit is onder andere om te voorkomen dat er nog meer projecten in de wijk worden opgezet en het voor bewoners wel erg onduidelijk wordt. Daarnaast zijn bestaande projecten en initiatieven al bekend bij bewoners en is de herkenbaarheid groter. De projecten die zijn ingediend, zijn onder andere het verbreden van Lentekriebels naar Lentekriebels+; de '+' is de groene component. Naast de voorjaarsschoonmaak wordt er extra aandacht geschonken aan meer kleinschalig groen. Dit zijn kleine perkjes, rondom bomen, geveltuintjes etc. Wij faciliteren de bewoners bij de aanleg hiervan. De keuze en het onderhoud komt bij bewoners te liggen. Dit gebeurt onder andere door een koppeling

SE.4.C

met activeringsprojecten waarbij bewoners uit de wijk die activeringstrajecten volgen voor het onderhoud en beheer worden ingezet.

Een ander project zet in op een grotere bewustwording bij bewoners (jong/oud) rondom milieu en duurzaamheid. Hierbij denken we aan openbare stadsmoestuinen op stukken grond die tijdelijk braak liggen en het introduceren van een 'eetbaar' bos (fruit, noten e.d.). Voor de verbouw van de wijkpost ten behoeve van de Vensterschool is een 'groen' dak opgenomen. Het bijzondere aan dit dak is dat het een bijdrage levert aan de duurzaamheidsdoelstelling van de stad en ook een educatieve doelstelling heeft. Het dak wordt zo gemaakt dat leerlingen op het dak kunnen komen en zo een invulling wordt gegeven aan hun lesprogramma.

Voor alle projecten is gesteld dat bewoners een actieve rol krijgen bij de invulling van de diverse projecten. De ene keer kunnen bewoners meepraten, ontwerpen en beslissen over de invulling van groen in de wijk, een andere keer wordt een bijdrage geboden/gevraagd in de vorm van actief meewerken in het groen in de wijk (Lentekriebels+, moestuinen). Door deze actieve participatie wordt niet alleen de wijk groener, afwisselender en kleurrijker, maar komt dit ook de sociale cohesie ten goede.

In de bijlage treft u het convenant en de complete lijst met projecten aan.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

BIJLAGE: Convenant

Partijen:

1. De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, handelend als bestuursorgaan,

   .....
   G. Verburg

   Hierna te noemen: de Minister van LNV,

en

2. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen, handelend als bestuursorgaan van de gemeente Groningen, namens deze,

   De wethouder van Zorg, Milieu en Stadsbeheer,

   .....
   Mw J. A. Visscher

   Hierna te noemen: de gemeente,

Overwegende,

- dat de Minister van LNV de realisatie van projecten die een verbinding leggen tussen groen en een of meer van de maatschappelijke vraagstukken leefbaarheid, gezondheid en bewegen/sport, spelen, luchtkwaliteit (fijn stof), integratie, burgerparticipatie, vestigingklimaat en recreatie, wil stimuleren;
- dat de Minister van LNV projecten die uitstraling hebben naar bewoners (communiceren naar burgers) en in samenwerking met burgers tot stand komen, wil stimuleren;
- dat de gemeente een Groenstructuurvisie en een Duurzaamheidvisie met groene ambities heeft geformuleerd,
- dat de gemeente een Wijkactieplan, dan wel Wijkactieplannen, met groene ambities heeft geformuleerd;
- dat de gemeente en het Rijk een charter hebben ondertekend, waarin is afgesproken dat de gemeente op de volgende wijze inzet op 'groen in de leefomgeving'
    - Meer aanbrengen van groen in De Hoogte en de Korrewegwijk
    - Het verbeteren van het buiten speelklimaat (o.a. bij de scholen) in de beide wijken
    - In het kader van de leefbaarheid in de wijken er meer kleinschalig groen wordt aangebracht
- dat naast de in het Wijkactieplan dan wel de Wijkactieplannen voor de Korrewegwijk en De Hoogte opgenomen plannen en de in het charter vastgelegde afspraken tussen de gemeente en het rijk, aanvullende afspraken gewenst zijn;

komen als volgt overeen:

Artikel 1
De Minister van LNV stelt via de van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties op grond van artikel 16a van de Financiële verhoudingswet eenmalig de gemeente € 975.000, - beschikbaar voor de periode 2010 tot en met 2012. De bijdrage is bedoeld voor de realisatie van de in de bijlage opgenomen specifieke projecten, met in begrip van de eindresultaten en beoogde maatschappelijke effecten.

Artikel 2
De gemeente spant zich in om minimaal 50% van de projectkosten te financieren uit de eigen middelen, met middelen van derden of uit de eigen middelen en middelen van derden tezamen.

Artikel 3
De Minister van LNV zet, in aanvulling op de bijdrage, bedoeld in artikel 1, capaciteit van de Dienst Landelijk Gebied (DLG) en van het kennisinstituut Alterra in. De gemeente betaalt niet voor de capaciteit van DLG en Alterra. Jaarlijks worden tussen de gemeente en de Minister van LNV afspraken gemaakt over de in te zetten capaciteit.

Artikel 4
De gemeente draagt er zorg voor, dat bij de uitvoering van de projecten alle toepasselijke wet- en regelgeving wordt nageleefd, waaronder het toepasselijke (Europese) aanbestedings- en mededingingsrecht. De gemeente draagt er tevens zorg voor dat in overeenstemming met de Europese regels omtrent staatssteun wordt gehandeld en overlegt indien nodig met de Minister van LNV.

Artikel 6
De gemeente verstrekt desgevraagd aan de Minister van LNV gegevens en inlichtingen die betrekking hebben op de realisatie van de projecten en de maatschappelijke effecten daarvan.

Artikel 7
Tussen de gemeente en de Minister van LNV vindt in elk geval overleg plaats, indien:
- één of meer van de in de bijlage opgenomen projecten niet gerealiseerd kunnen worden;
- er, nadat de projecten gerealiseerd zijn, sprake is van een positief eindsaldo;
- één partij of beide partijen het convenant wensen te wijzigen.

Artikel 8
1. Alle geschillen in verband met dit convenant of met afspraken die daarmee samenhangen, worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter. Een partij kan zich echter pas op andere wijze dan in kort geding tot de rechter wenden, indien het geschil niet volgens de procedure van het tweede tot en met vierde lid binnen vier weken is opgelost.

2. Een partij die meent dat een geschil bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere partij mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil.
3. Binnen vijf werkdagen na de dagtekening van de in het tweede lid bedoelde mededeling zendt elke partij zijn zienswijze omtrent het geschil, alsmede een voorstel voor een oplossing daarvan, aan de andere partij.
4. Binnen vijf werkdagen na afloop van de in het derde lid genoemde termijn overleggen partijen over een oplossing van het geschil. Elke partij kan zich door deskundigen doen bijstaan.
5. Elke partij draagt de eigen kosten, voortvloeiend uit de procedure van het tweede tot en met het vierde lid.

Artikel 9
Uiterlijk 30 juni 2011 doet de gemeente aan de Minister van LNV verslag over de vorderingen in de realisering van het project of de projecten en over het tijdschema voor de realisatie van het project of de projecten.

Artikel 10
Uiterlijk 30 juni 2013 doet de gemeente aan de Minister van LNV verslag over de realisatie van het project of de projecten, de bereikte maatschappelijke effecten en over de gebruikte DLG en Alterra capaciteit.

Artikel 11
1. Bij communicatie-inspanningen van het Ministerie van LNV, zoals promotieactiviteiten, communicatie en kennisuitwisseling met andere gemeenten, verleent de gemeente haar medewerking.
2. Bij promotieactiviteiten en communicatie door de gemeente, wordt het Ministerie van LNV als co-financier genoemd en wordt het programma 'Groen en de Stad' gemeld.

Artikel 12
De gemeente beziet of leerlingen in het onderwijs in het kader van een maatschappelijke stage kunnen bijdragen aan de uitvoering van de in de bijlage opgenomen specifieke projecten.

Artikel 13

De gemeente houdt bij de realisatie van de in de bijlage opgenomen specifieke projecten rekening met de experimenten die de minister voor Wonen, Wijken en Integratie samen met gemeenten uitvoert. Hierbij wordt met name aandacht gevraagd voor de samenhang tussen groen in de wijk en het experiment 'de gezonde wijk'.

Artikel 14

De gemeente betrekt burgers vanaf het begin bij de realisatie van de in de bijlage genoemde projecten.

Artikel 15

Dit convenant treedt, na ondertekening door partijen, in werking op 1 januari 2010 en vervalt 31 december 2012;

Projecten Groen en de Stad: projectspecifieke eisen

Project A

1. Noordelijke spoorzone, De Hoogte
2. De diverse groensnippers langs de spoorlijn naar het noorden in de wijk De Hoogte worden met elkaar verbonden en van fauna- & floramaatregelen voorzien. Daarmee wordt een ononderbroken structuur in ecologisch, fysiek en ruimtelijk opzicht verkregen. De taluds van de spoordijk zijn niet geschikt voor recreatie door de bewoners, daar krijgt de ecologische verbinding de ruimte. In het groen aan de voet van het talud is er ruimte voor diverse vormen van (mede)gebruik. De noordelijke spoorzone is een aandachtsgebied in de Groenstructuurvisie van de gemeente
3. Het project Noorderspoorzone is in ieder geval op 31 december 2012 gerealiseerd.
4. Er ontstaat een doorgaande groenverbinding dwars door een groot deel van de noordelijke stadswijken, die verbonden kan worden met het waardevolle landschap, o.a. ontsloten door een fietspad.
   Bewoners/gebruikers krijgen een hoogwaardige groenzone voor educatie en recreatiedoeleinden. Bij de school (Van Oldebarneveldlaan) aan het spoor zal in de zone een schooltuin en speelvoorzieningen (natuurlijk spelen) worden ingericht.
5. Grotere betrokkenheid bij de eigen leefomgeving, gevoel van verloedering verminderen daardoor meer subjectieve veiligheid. Gezondheid van kinderen zal worden verbeterd door meer bewegingsmogelijkheden (buitenspelen) en bewustwording rond voeding (schooltuin en duurzaamheid)

Project B

1. Tuinaanpak Korrewegwijk
2. In een aantal straten in de Korrewegwijk worden de tuinen van 'studentenhuizen' als onverzorgd, lelijk en gevaarlijk beschouwd. Dit leidt tot verloedering van de buurt en gevoelens van onveiligheid. Tevens zorgt dit voor een verwijdering tussen enerzijds studenten en anderzijds de andere, veelal oudere autochtone, bewoners in de straten. In samenwerking met de Milieustewards wordt per straat deze problematiek aangepakt. (totaal 10 straten in de Korrewegwijk) Tuinen en straten worden opgeknapt en waar mogelijk van nieuw groen voorzien. De Milieustewards begeleiden deze gezamenlijke actie van bewoners in de straten. Tevens worden achtertuinen aangepakt waar in de loop van de tijd veel rommel terecht is gekomen en een gevaar voor de gezondheid oplevert door de aanwezigheid van ongedierte
3. Het project Tuinaanpak Korrewegwijk is in ieder geval op 31 december 2012 gerealiseerd.
4. Minder overlast voor buurtbewoners, meer 'groene' tuinen, buurten wordt kleurrijker en gezelliger.
5. Meer begrip voor verschillende leefstijlen, meer sociale cohesie en vermindering van gevoelens van onveiligheid en verloedering. Kleurrijke, afwisselende straten. Gedragsverandering bewerkstelligen zodat dergelijke acties na verloop van tijd door bewoners (studenten) zelf worden geïnitieerd.

Project C

1. Inrichten Borgplein, De Hoogte
2. Doel van het project Inrichten Borgplein is om op het Borgplein na de nieuwe huisvesting van de buurtvereniging de bestaande huisvesting te slopen, de grond te saneren en in te richten als een openbaar groen plein. Het gehele plein wordt hierdoor opener en groener van

karakter en kan weer gaan fungeren als het 'groene hart' van de wijk. Bewoners zullen actief worden betrokken bij het ontwerp van het plein. Dit geldt voor zowel de nieuwe buurtvoorziening als voor het groene plein.

3. Het project Inrichten Borgplein is, in ieder geval op 31 december 2012 gerealiseerd.
4. Een openbaar groen plein in het midden van wijk waar bewoners en gebruikers van de wijk elkaar kunnen ontmoeten. Er zijn duurzame speelvoorzieningen in en rond het plein aanwezig.
5. Vergroten van de sociale cohesie in de buurt en verbeteren van de leefbaarheid. Creëren van speelmogelijkheden voor kinderen uit de buurt.

Project D (1)

1. Klein Maar Fijn, De Hoogte en Korrewegwijk
2. Klein Maar Fijn (Springzaad) beoogt in de oude delen van de krachtwijken bewoners te ondersteunen bij het creëren van 'Groen' in het klein. Veel woningen beschikken niet over ruime tuinen of terrassen. Dat ook in deze omstandigheden groen mogelijk is, wordt de bewoners middels bijeenkomsten, workshops e.d. duidelijk gemaakt. Er is extra aandacht voor 'oude' natuur; oude rassen en Stinzenplanten evenals voor kleinschalige duurzaamheidaspecten (energiebesparing/opwekking, hemelwater vasthouden/gebruiken etc.)Tevens worden bewoners ondersteund bij het realiseren van deze kleine groene voorzieningen. Ook zullen er middels buurtbeheer/buurtconciërges voorzieningen worden getroffen om ook het onderhoud van deze minituinen mogelijk te maken. Op deze wijze kunnen mensen niet alleen "groen" in hun eigen leefomgeving halen, men levert ook een bijdrage aan een duurzame samenleving. Beoogd wordt om per jaar minimaal 150 bewoners (actief) te interesseren voor participatie in het project "Klein maar Fijn"
3. Het project Klein maar Fijn is in ieder geval op 31 december 2012 gerealiseerd.
4. Meer kleinschalig groen in de privésfeer. Meer afwisseling in het straatbeeld . Meer bekendheid en erkenning van/voor over 'oude' planten en rassen.
5. Vergroting van de leefbaarheid en versterken van de cohesie. Buurten afwisselender en aantrekkelijker maken. Grotere bewustwording bij bewoners omtrent duurzaamheid in de eigen leefomgeving.

Project D (2)

1. Lentekriebels $^{+}$, De Hoogte en de Korrewegwijk
2. Waar Klein Maar Fijn zich afspeelt op het privéterrein van bewoners, speelt Lentekriebels^{+} zich af op het openbare gebied; de straten en pleinen waar mensen wonen en verblijven. Lentekriebels is een initiatief in Groningen waar bewoners in het voorjaar de handen ineen slaan en gezamenlijk met ondersteuning van de gemeente en corporaties de straat 'klaar maken' voor de lente. Dit betreft vooral schoonmaken en opruimen. Lentekriebels^{+} gaat hierop door, door samen met bewoners ook nadrukkelijk het groen in de straat aan te pakken dan wel uit te breiden. Hierdoor ontstaat samen met Klein Maar Fijn een groene, afwisselende wijk. Ook hier wordt het onderhoud bij bewoners, met ondersteuning (zie Klein Maar Fijn) ondergebracht. Voor het onderhoud wordt specifiek aansluiting gezocht naar activeringsprojecten die in het kader van de krachtwijken zijn opgezet, teneinde bewoners een stapje op de participatieladder te laten maken. Beoogd wordt om Lentekriebels+ in minimaal 50% van de straten aan te beiden die meedoen aan de actie Lentekriebels in de Krachtwijken.
3. Het project Lentekriebels^{+} is in ieder geval op 31 december 2012 gerealiseerd.
4. Groene, gevarieerde wijk waarbij de leefbaarheid is verbeterd. Grotere cohesie, en betrokkenheid bij de eigen leefomgeving. Hierdoor zal ook de participatie van bewoners in straat en wijk toenemen.

Project E

1. Duurzaamheideducatie, Korrewegwijk en De Hoogte.
2. De nota Duurzaamheideducatie, Groeien en bloeien (2008-2011) geeft op drie niveaus concrete doelstellingen aan.
   Niveau 1 is het niveau van het schoolkind, niveau 2 dat van de wijk en niveau 3 dat van de stad.
   In de krachtwijken zal extra worden ingezet om de doelstellingen op niveau 1 & 2 versneld te behalen dan wel te verhogen. Naast de genoemde doelen en activiteiten in de nota (kindertuinen, lespakketten, excursies etc.) kan worden gedacht aan projecten waarbij de natuur en gezondheid (voedsel, bewegen, buiten spelen) hand in hand gaan. Ook speciale (deel)projecten in het kader van Transsition Town (eetbaar klimaatbos) vallen hieronder. Het realiseren van school- en buurttuinen.
   Projecten sluiten aan bij conclusies en aanbevelingen uit Groene Kansen voor de Jeugd (onderzoeksrapportage Alterra)
3. Het project Duurzaamheideducatie is in ieder geval op 31 december 2012 gerealiseerd.
4. Het begrip duurzaamheid heeft bij bewoners, met name schoolgaande kinderen, van de wijken invulling gekregen. De wijk is door projecten duurzamer geworden. Kinderen weten weer wat "natuur en natuurlijk" kan betekenen d.m.v. concrete ervaringen.
5. Zorg voor natuur & milieu. Bewustwording van de rol die men zelf speelt en daarnaar handelen. Relatie tussen natuur/duurzaamheid en gezondheid.

Project F

1. Inrichten schoolplein Karrepad en uitbouw voorzien van een groen dak, Korrewegwijk
2. Doel van het project Inrichten schoolplein Karrepad en uitbouw voorzien van een groen dak Borgplein is:
   Karrepad heeft een deel van het schoolplein heringericht als natuurlijke speelvoorziening. Dit loopt nu o.a. op een natuurlijke manier over in het Molukkenplantsoen.
   Bij de verbouw van de voormalige wijkpost tot voorziening voor de school en buitenschoolse opvang ligt nog een deel van de buitenruimte braak . Dit deel moet onderdeel gaan uitmaken van het totale schoolcomplex.
   Bij de inrichting van dit deel zal verder worden gegaan op de ingeslagen koers van 'natuurlijk spelen' (groen, klimbomen) Tevens zal de schooltuin worden heringericht en komt de nadruk te liggen op duurzaamheid (zie ook project E)
   Het nieuwe dak zal als 'groen dak' worden uitgevoerd en ook worden gebruikt voor educatiedoeleinden (toegankelijk voor kinderen en geschikt om les te geven; koppeling met project E)
3. Het project Inrichten schoolplein Karrepad en uitbouw voorzien van groen dak is, in ieder geval op 31 december 2012 gerealiseerd.
4. Een speelvoorziening die het voor de school en buurt mogelijk maakt op een natuurlijke manier te spelen. Het gehele terrein is na schooltijden toegankelijk voor kinderen uit de buurt. openbaar groen plein in het midden van wijk waar bewoners en gebruikers van de wijk elkaar kunnen ontmoeten. Er zijn duurzame speelvoorzieningen in en rond het plein aanwezig.
5. Vergroten van de sociale cohesie in de buurt en verbeteren van de leefbaarheid. Creëren van speelmogelijkheden voor kinderen uit de buurt. Inpassen van de fysieke voorzieningen in het onderwijsaanbod. Bewustwording en gedragsverandering rondom duurzaamheid

Bestuursdienst

Telefoon (050) 8663/ Marcel Slijkhuis
Onderwerp Opwaardering Driebondsweg.

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Datum - 8 DEC 2009 Bijlage(n) 4 Ons kenmerk RO09.2088494

Uw brief van -- Uw kenmerk --

Geachte heer/mevrouw,

In het Masterplan Meerstad is het infrastructurele raamwerk voor Meerstad gedefinieerd. Dit raamwerk vormt de basis voor de huidige planuitwerkingen, zoals bestemmingsplan Meerstad-Midden en Deelplan I. Binnen het infrastructurele raamwerk wordt uitgegaan van twee hoofdontsluitingen voor Meerstad. Het betreft een aantakking op de Driebondsweg (noordelijke hoofdontsluiting) en een aantakking op de A7 ter hoogte van Harkstede.

De realisatie van de noordelijke hoofdontsluiting van Meerstad staat gepland na 2015. Vooruitlopend op de nieuw aan te leggen noordelijke hoofdontsluitingsroute voor Meerstad, is het van belang dat de Driebondsweg berekend is op haar (tijdelijke) taak als ontsluitingsroute. Om deze reden hebben wij besloten de Driebondsweg op te waarderen, waarbij onder andere een fietspad wordt aangelegd om fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer te scheiden. Via deze brief willen we u nader informeren over het ontwerp voor de opwaardering van de Driebondsweg en de uitvoeringsplanning.

Het ontwerp
Aan het ontwerp voor de Driebondsweg liggen verschillende principes ten grondslag. Het gaat hierbij om het beperken van de verkeersoverlast in Ruischerbrug/Klein Harkstede, een veilige afwikkeling van toekomstig bouwverkeer en bevordering van de veiligheid voor de fietsers. Dit is als volgt verwerkt in het ontwerp (zie voor nadere toelichting Bijlage I):

1. De Driebondsweg wordt verbreed naar 6,50 meter (huidig: ca. 5 m) en ingericht als 60-km route.
2. Langs de noordzijde van de Driebondsweg wordt een vrijliggend fietspad aangelegd (in twee richtingen bereden), zodat een veilige fietsroute naar de stad ontstaat.
3. De overgang Hoofdweg-Driebondsweg wordt vloeiend vorm gegeven en de voorrangssituatie wordt aangepast. Hiermee wordt beoogd dat verkeer vanuit

SE.4.C

Harkstede eerder geneigd is om via de Driebondsweg de route te vervolgen naar de stad, om daarmee Ruischerbrug/Klein Harkstede te ontlasten.
4. De toeleidende route via de Borgweg wordt als 30 km/uur weg ingericht. In dit gebied komt een 'Veilig naar School' route.
5. In de kruising Driebondsweg-Middelberterweg worden middengeleiders aangebracht om de snelheid van het autoverkeer ter plaatse te verlagen en de fietsers de mogelijkheid te geven de Driebondsweg veilig over te steken.

Het ontwerp voor de opwaardering van de Driebondsweg is door Bureau Meerstad in overleg met bewoners van het noordelijk plangebied, gemeenten en provincie tot stand gebracht en kan rekenen op draagvlak.

Uitvoering en planning
De opwaardering van de Driebondsweg en de aanleg van het vrijliggende fietspad brengt met zich mee dat het wegprofiel aan de noordzijde wordt verbreed en het talud van het bestaande provinciale slipdepot hiertoe deels wordt verlegd. Op en bij het talud dienen hiertoe een achttal bomen te worden verwijderd en ca. 40 are bossages. Daarnaast wordt de huidige rij jonge populieren aan de noordzijde van de Driebondsweg verwijderd. In het nieuwe profiel zal een nieuwe rij populieren worden aangeplant.

Voor de velling van de houtopstanden en bomen heeft Bureau Meerstad toestemming gekregen van de Dienst regelingen van het Ministerie van LNV en de provincie Groningen. De werkzaamheden worden verricht conform de zorgplicht uit de Flora- en faunawet (geen ontheffing nodig). De onderliggende stukken liggen voor u ter inzage. Het ontwerp kan worden gerealiseerd binnen het vigerende bestemmingsplan. De opwaardering van de Driebondsweg behoort tot het takenpakket van het Ontwikkelingsbedrijf Meerstad. De kosten komen dan ook ten laste van de grondexploitatie van GEMM Meerstad.

De opwaardering van de Driebondsweg wordt stapsgewijs gevoerd. De periode van half november tot de bouwvak van 2010 wordt benut om ter plaatse van het fietspad nutsleidingen aan te brengen en ter plaatse van het provinciaal slibdepot de grond vrij te maken. In de periode van juli 2010 tot december 2010 zal de verbreding van de Driebondsweg, aanleg van het fietspad en aanpassing van de kruisingen plaatsvinden. Het halen van de planning is van belang om tijdig Deelplan I (Meeroevers) bouwrijp te maken, ten behoeve van woningbouw.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 87 27/ Janet Stoker
Onderwerp Verkeerseducatieprogramma 2010

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

Datum 10 DEC 2009 Bijlage(n) - Ons kenmerk RO09.2106273

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

Verkeerseducatie is een belangrijk onderdeel van ons gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid. Met deze brief informeren wij u over de verschillende verkeerseducatie projecten die aan de leerlingen van basisscholen en voortgezet onderwijs worden aangeboden. De nadruk in het educatieprogramma ligt op het opdoen van ervaring in het verkeer, het praktische verkeersonderwijs. Het is van belang dat met name jonge kinderen al vroeg leren zich te handhaven in het verkeer.

In 2010 wordt een breed scala aan verkeerseducatieprojecten aan verschillende doelgroepen aangeboden. Sinds 2007 wordt het programma jaarlijks op onderdelen vernieuwd; de succesvolle projecten worden gecontinueerd. Een voorbeeld van een dergelijk succesvol project is ANWB Streetwise, voor het eerst geïntroduceerd in 2007. Maar ook de oude vertrouwde projecten als het verkeersexamen (het 78ste jaar) voor leerlingen van groep 8 van de basisscholen blijven we aanbieden.

De educatieprojecten zijn ingedeeld in drie categorieën: basisonderwijs, voortgezet onderwijs en overige projecten. Als belangrijkste doelgroep in het gemeentelijk beleid ten aanzien van verkeerseducatie zien wij de schoolgaande kinderen.
Er is de afgelopen jaren extra geïnvesteerd in de implementatie van het Verkeersveiligheidslabel op basisscholen. Deze extra investering vloeit voort uit de directe benadering van basisscholen in het kader van het schoolomgevingenplan. Basisscholen raken steeds meer doordrongen van de noodzaak om verkeersveiligheid een belangrijke plek in het schoolbeleid te geven.

Uit de Verkeersongevallen analyse van 2008 blijkt dat er relatief veel ongevallen plaats vinden onder jongeren in de leeftijdscategorie 16- en 17-jarigen als passagier van personenauto of als bromfietser, en onder jongeren die naar het voortgezet onderwijs gaan en zich zelfstandig moeten redden in het verkeer. In het verkeerseducatieprogramma is uitdrukkelijk gezocht naar aansprekende projecten voor jongeren om ongevallen in de leeftijdscategorie 12-17 jaar terug te dringen. Dit heeft geresulteerd in drie nieuwe projecten:

SE.4.C

Volgvel 1

- de verkeersmarkten nieuwe stijl, waarbij op scholen voor het voortgezet onderwijs nadrukkelijk ook gekeken wordt naar de schoolroutes voor jongeren die nieuw op de school komen;
- de 50CCScooterEvents, waarbij jongeren worden aangesproken op hun gedrag op de scooter/bromfiets;
- het project jongeren in de vrachtauto, waarbij jongeren bewust worden gemaakt van het gevaar van de dode hoek bij vrachtauto's en bussen.

In 2010 is er voor het programma verkeerseducatie een bedrag van € 96.378,02 beschikbaar, waarvan een subsidie van € 45.378,02 door de provincie wordt bijgedragen. Het gemeentelijk deel van € 51.000 wordt bekostigd uit het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2009 – 2012, jaarschijf 2010, als incidenteel nieuw beleidsgeld voor verkeerseducatie.

De begroting van het verkeerseducatieprogramma 2010 ziet er als volgt uit:

Begroting programma verkeerseducatieprojecten Gemeente Groningen 2010		
Basisonderwijs		
	Uitvoerder	
- Implementatie VerkeersVeiligheidsLabel 4 scholen	Cedin	€ 20.000
- Onderhoudscontract verkeersouders	VVN	€ 2.500
- Streetwise (15 scholen)	ANWB	€ 9.500
- Verkeersexamen	Politie / VVN	€ 3.000
- OV4U voor BO en SVO *	Mobycon	€ 10.000
Subtotaal		€ 45.000
Voortgezet onderwijs		
- Verkeersmarkten (12 scholen)	Edcomm	€ 20.000
- Verkeersmarkten nieuwe stijl (4 scholen) *	Edcomm	€ 5.500
- Verkeerslessen (4 scholen)	SBV	€ 1.500
- Clinic Veilig Uitgaan (4 scholen)	Koop&Co	€ 10.000
- 50CC ScooterSchoolEvents (4 scholen) *	Koop&Co	€ 5.000
- Jongeren in de vrachtauto *	VVN	€ 3.000
Subtotaal		€ 45.000
Divers		
- Beleidsvrije ruimte		€ 6.378,02
Subtotaal		€ 6.378,02
Totaal		€ 96.378,02

Volgvel 2

* nieuwe verkeerseducatieprojecten		

Verkeersveiligheidslabel
Cedin is een non-profit adviesorganisatie (voorheen Onderwijs Begeleidingsdienst), gespecialiseerd in het begeleiden en adviseren van scholen. In de afgelopen jaren heeft Cedin een aantal scholen ondersteund met het behalen van het Verkeersveiligheidslabel (VVL), een provinciaal keurmerk voor de 'Verkeersveilige School'. Voor het behalen van het VVL heeft de school gemiddeld twee jaren nodig. Naast de begeleiding wordt een uitgebreide leskist ter beschikking gesteld aan basisscholen die zich aanmelden voor het VVL. Dit jaar zullen minimaal vier basisscholen worden begeleid door Cedin.

Verkeersouders
Met VVN wordt ook dit jaar een onderhoudscontract afgesloten om activiteiten voor de verkeersouders te organiseren. Een voorwaarde voor het behalen van het Verkeersveiligheidslabel is het hebben van een verkeersouder op de basisschool. Er komen dan ook steeds meer verkeersouders bij. Verkeersouders nemen initiatieven als het gaat om verkeersveiligheidsprojecten op de school en worden daarin ondersteund door VVN.

Streetwise
Het project Streetwise aangeboden door de ANWB is bijzonder succesvol gebleken bij de deelnemende basisscholen. Het project helpt ouders en scholen om kinderen verkeersvaardiger te maken, op een aansprekende en praktische wijze. Het leert kinderen door middel van praktische oefeningen iets over fietsvaardigheid, veilig oversteken, de remweg van auto's inschatten en veilig op de achterbank van de auto. Het project wordt op de school door ANWB-instructeurs ondersteund.

OV4U
De doelstelling van het project OV4U is om kinderen in een vroegtijdig stadium op een positieve manier ervaring op te laten doen met het Openbaar Vervoer. Kinderen leren zich te bewegen in het OV, hoe een busboekje in elkaar zit en waar je een strippenkaart koopt. Vervolgens brengen de leerlingen het geleerde in praktijk. Dit jaar willen we ook doorgaan om kinderen van het voortgezet speciaal onderwijs te leren omgaan met het Openbaar Vervoer om zo de zelfredzaamheid van deze kinderen te vergroten.

Verkeersexamen
Jaarlijks doen 30 basisscholen mee aan het praktische verkeersexamen om de theoretische kennis van ruim 1300 leerlingen te toetsen in de praktijk. De politie neemt

een groot deel van de organisatie voor haar rekening; oud agenten zetten zich elk jaar een als vrijwilliger in en zorgen voor de beoordeling van de leerlingen. Het verkeerseducatie budget draagt bij in de aanschaf van materialen die nodig zijn voor het soepel verlopen van het examen.

Verkeersmarkten oude en nieuwe stijl
Jaarlijks worden door Edcomm de verkeersmarkten georganiseerd voor de nieuwe leerlingen van 12 scholen van het voortgezet onderwijs. De markten worden op diverse locaties georganiseerd; afhankelijk van de locatie (al dan niet voldoende buitenruimte) wordt het programma opgesteld. Naast de vertrouwde verkeersmarkten is in 2009 gestart met het aanbieden van onderdelen van de verkeersmarkten op de VO scholen zelf. Dit concept wordt in 2010 geëvalueerd en mogelijk weer op 4 scholen toegepast.

Verkeerslessen SBV
De Stichting Bevordering Verkeerseducatie (SBV) biedt aan alle weggebruikers in alle leeftijdscategorieën verkeerseducatie aan. Leden van de Stichting zijn rijschoolhouders.
De SBV biedt verkeerslessen aan op scholen voor voortgezet onderwijs, maar verzorgt bijvoorbeeld ook Scootmobiel-cursussen. Dit jaar wordt de SBV weer uitgenodigd om voor vier scholen van het voortgezet onderwijs verkeerslessen te verzorgen.

Clinic veilig uitgaan
De clinics Veilig Uitgaan = Veilig Thuiskomen worden door het Zero Alcomobilisme Trial projectenbureau gegeven. De clinics bestaan uit een mix van discussies met leerlingen en aanwezige ouders, praktijk simulaties door professionele acteurs, confronterende videoclips, een quiz over alcoholgebruik en actuele informatie, gegeven door politie en een horecaondernemer. Na wat aanloopproblemen in 2007 lijkt het project nu zijn juiste vorm te hebben gevonden: dit blijkt ook uit het winnen van de Verkeersveiligheidsprijs van de Provincie Overijssel.

50CC ScooterSchoolEvents
Scooters en brommers vormen samen één procent van al het wegverkeer in Nederland, niet zo heel erg veel. Maar het scooter- en brommer verkeer zorgt jaarlijks helaas wel voor tien procent van alle verkeersdoden. Reden temeer om jongeren op een veilige en verantwoorde wijze scooters en brommers te leren ontdekken, waarbij rekening gehouden moet worden met omgevingsfactoren. In 2009 heeft in de Gemeente Groningen een pilot project plaatsgevonden; voor 2010 willen wij een bedrag reserveren om het project te kunnen uitbreiden en onderdeel te laten zijn van het verkeerseducatie programma.

Jongeren in de vrachtauto
Dit project van VVN richt zich op jongeren in de leeftijd van 12 t/m 15 jaar om ze bewust te maken van hun fietsgedrag t.o.v. zware voertuigen in het verkeer. De schoolroutes worden in kaart gebracht, de ervaren knelpunten worden besproken en

jongeren nemen plaats in de cabine van een vrachtauto om te ervaren wat het zichtveld is van de bestuurder. Jaarlijks vallen er veel opvallend veel verkeersslachtoffers onder deze leeftijdcategorie, de leeftijd dat jongeren dagelijks zelfstandig in het verkeer naar het voortgezet onderwijs gaan.

Beleidsvrije ruimte
In 2009 zijn uit het gereserveerde budget beleidsvrije ruimte verschillende initiatieven gehonoreerd die in de loop van dat jaar werden ontplooid, zoals onder meer het 'Dode hoek project' op de Brederoschool. Dit was naar aanleiding van een dodelijk dode hoek ongeval vlak bij de schoollocatie tijdens de schoolspits wat door een aantal schoolkinderen en hun ouders is gezien.
Daarnaast is gestart met pilotprojecten: 'Jongeren in de vrachtauto'(thema eveneens 'dode hoek') en het 50CCScooterSchoolevent. Ook is er weer een bijdrage gegeven aan de Stichting Verkeersbrigadiers en zijn de spandoeken 'De scholen zijn weer begonnen' gefinancierd om weggebruikers te attenderen op het einde van de zomervakantie en op de scholieren die lopend of fietsend naar school gaan. Ook voor 2010 is een bedrag gereserveerd om dergelijke aanvragen te kunnen honoreren.

Wij hopen u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd over het verkeerseducatie programma voor het jaar 2010.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 83 20/ Muller C.J.
Onderwerp fietspad naar Hoogkerk

de leden van de gemeenteraad

GRONINGEN

Datum 17 DEC 2009 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO09.2086739

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte leden van de raad,

In de raadscommissie Ruimte en Wonen van 1 juli 2009 hebben wij uw raad toegezegd u eind 2009 te zullen informeren over het besluitvormingstraject van het fietspad tussen de Peizerweg en de Johan van Zwedenlaan.

Groningen kent als compacte stad met veel verschillende herkomsten en bestemmingen een fijnmazig fietsnetwerk. Een fietsverbinding tussen de Johan van Zwedenlaan en de Peizerweg/Campinglaan (De Verbetering) is nog een ontbrekende schakel.
In de nota Fietsverkeer 2000 is het fietspad De Verbetering aangemerkt als een hoofdfietsroute. De route vormt, samen met de Peizerweg, een snelle en rechtstreekse fietsverbinding tussen Hoogkerk en de binnenstad van Groningen. In de fietsnota "Stap Op! Fietsmaatregelen 2007-2010" is deze fietsverbinding opnieuw opgenomen. Het fietspad is ook opgenomen in de stadsdeelvisie Hoogkerk.

Het fietspad vormt onderdeel van de exploitatie Noordzuidroute en is financieel gedekt. Er is € 548.000,-- beschikbaar. Aanleg van het fietspad is mogelijk wanneer er overeenstemming is bereikt met de grondeigenaren.

In de bijlage ziet u een tekening, waarin de percelen die wij van Suiker Unie hebben aangekocht, groen gekleurd zijn[1]. De rood-bruin gekleurde percelen zijn reeds in eigendom van de gemeente en de andere percelen zijn per eigenaar ingekleurd.
Uit deze tekening wordt duidelijk dat wij, los van de planologische procedure, minimaal met twee andere partijen tot overeenstemming moeten zien te komen over grondaankoop, voordat we kunnen overgaan tot aanleg.
In het verleden heeft Suiker Unie dat steeds geprobeerd en maar is daarin niet in geslaagd omdat één van die partijen niet wilde meewerken.

[1] De overdracht van de Suiker Unie-terreinen naar de gemeente vindt eind 2010 plaats.

SE.4.C

Volgvel 1

Onlangs hebben wij met de rentmeester van Suiker Unie gesproken en alle informatie vanuit het verleden gekregen.
Wij zullen in de komende maanden nagaan of met de betrokken partijen overeenstemming kan worden bereikt. Gezien de ervaring die Suiker Unie heeft, zijn wij niet hoopvol gestemd op het bereiken van overeenstemming op korte termijn. Wij verwachten dat het nog jaren kan duren voordat het fietspad aangelegd zal worden.

Ondertussen zullen wij de aanleg van het fietspad qua afweging, afstemming en planologische procedure betrekken in de voorstellen voor het tijdelijk gebruik van de Suiker Unie-terreinen, waarover wij u in een aparte brief hebben geinformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

RUIMTELIJKE ORDENING EN
ECONOMISCHE ZAKEN
Geo-Informatie
Postbus 7081
9701 JB Groningen
tel.:050-3678361
Aan te kopen grond van Cooperatie Cosun U.A.
Kadastrale gemeente Hoogkerk, sectie C schaal 1:10.000
1e - aan de gegevens betreffende de Infrastructuur c.a. 2e - de kadastrale uitmeting is bepaald voor hetgeen
aangegeven bebouwing kunnen geen rechten worden ontleend. in eigendom / erfpacht wordt overgedragen.
Eigendom Gemeente Groningen
naam : HvdP
datum : 29-09-2009
tek. nr.:

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 85 12/ J. Koops van't Jagt
Onderwerp Vaarverbod bij vorst

De leden van de raad van de
gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Datum 17 DEC 2009 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO09.2080619

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte mevrouw/heer,

Rond de jaarwisseling van 2008/2009 was sinds geruime tijd weer eens sprake van een aanhoudende vorstperiode. Om het mogelijk voor stadjers te maken om – bij voldoende ijsgroei – te kunnen schaatsen op de diepenring werd op 1 januari besloten tot een stremming voor al het scheepvaartverkeer. Omdat de vorst niet doorzette, is het niet tot schaatsen op de Groninger diepen gekomen en werd de stremming al snel opgeheven. Om ook in de toekomst adequaat te kunnen reageren op dergelijke situaties hebben wij in kaart gebracht welke vaarwegen gestremd zouden kunnen worden, welke criteria we daarbij hanteren, wat de juiste juridische basis voor een dergelijk besluit is en welke acties moeten worden ondernomen.

Het gaat in dit geval om een beleidsregel. Om externe werking te kunnen hebben moet deze regel worden gepubliceerd in het Gemeenteblad en de Groninger Gezinsbode.

Gebruik van de Diepenring.
De belangrijkste doorgaande vaarverbinding voor beroepsvaart bij Groningen wordt gevormd door het Van Starkenborgkanaal, Eemskanaal en het Winschoterdiep.
De diepenring van Groningen maakt echter ook deel uit van een netwerk van vaarwegen en sluit aan op Provinciale vaarwegen. Een deel van de diepenring vervult dan ook een verbindingsfunctie voor zowel beroepsvaart als recreatieve schepen. In de praktijk echter blijkt het aantal vaarbewegingen die van deze verbinding gebruik maken in de winter zeer beperkt te zijn. Daarnaast wordt in de winter nog op de Diepenring gevaren door de firma Kool met rondvaartboten en incidenteel door woonschepen die voor onderhoud of reparatie verplaatst worden. Tenslotte is nog sprake van een ontwikkeling waarbij horecagelegenheden "opstapplaatsen" willen

SE.4.C

realiseren om klanten een tochtje in bijvoorbeeld een sloep aan te kunnen bieden. Dit laatste zal echter in de winter amper spelen.

Benadeling.
Een eventuele stremming bij vorst heeft een tweeledig doel: hiermee wordt eventuele schade (door ijsgang) aan kunstwerken, oevers, woonschepen en dergelijke voorkomen en het bevordert het ontstaan van een veilige ijsvloer. Een dergelijke stremming levert beperkingen op voor bovengenoemde gebruikers en dus mogelijk inkomstenderving.
Eén van de beroepsmatige gebruikers van de Diepenring in de winter is het rondvaartbedrijf firma Kool. Hoewel het aantal rondvaarten tijdens de winter bij vorst beperkt is, kan een eventuele stremming leiden tot inkomstenderving. Naar onze mening hoort dit echter bij het normale bedrijfsrisico van een dergelijke onderneming. De firma Kool is door ons mondeling geïnformeerd over het voornemen om in voorkomende gevallen bij vorst een vaarverbod in te stellen.

Vaarwegen.
Buiten de Diepenring is er nog een aantal vaarwegen die in aanmerking komen voor een stremming in verband met ijsvorming. Het gaat daarbij om de volgende vaarwegen:

- Reitdiep vanaf Noorderhaven tot Plataanbrug. Bij de Plataanbrug sluit het gemeentelijk deel aan op het provinciale deel. Omdat doorvaart bij stremming van de Diepenring toch niet mogelijk is en er geen belangrijke beroepsmatige bestemmingen (bedrijven) voor schepen aan deze vaarweg liggen, is stremming naar onze mening mogelijk. Bewoners van de aangrenzende wijken (Vinkhuizen en Paddepoel) kunnen dan via deze vaarweg naar het centrum schaatsen.
- Hoendiep vanaf Westerhaven tot de Westelijke ringweg waar deze aansluit op de provinciale vaarweg. Ook hier geldt dat een afgesloten Diepenring inhoudt dat beroepsmatig gebruik van dit deel niet meer nodig is.
- Oosterhamrikkanaal. Deze vaarweg sluit aan op het Van Starkenborgkanaal en vormt geen doorgaande verbinding. Mogelijke beroepsmatige vaarbewegingen naar bestemmingen aan het Oosterhamrikkanaal zijn – zeker in de winter – zeer beperkt en maken een stremming in verband met ijsvorming goed verdedigbaar.
- Oude Winschoterdiep vanaf de Diepenring tot aan de Euroborg. Doorvaart via de Diepenring is niet mogelijk, maar bedrijven ten zuiden van de Euroborg blijven wel bereikbaar.

Het deel van het Eemskanaal tussen Van Starkenborgkanaal en Diepenring is minder geschikt voor een stremming in verband met ijsvorming omdat de ijsvorming daar zeer langzaam zal verlopen door de breedte en diepte van dit stuk kanaal met daarbij de nabijheid van de Oostersluis (waterverplaatsing) in combinatie met veel beroepsvaart.

Volgvel 2

In bijgaande tekening is aangegeven welke gemeentelijke vaarwegen in aanmerking komen voor een stremming in verband met ijsvorming.

Criteria.
Het is natuurlijk altijd lastig om te bepalen op welk moment een vaarverbod in verband met ijsvorming moet worden ingesteld. Bij beginnende ijsvorming is de kans dat de vorst niet doorzet nog groot en als het vaarverbod te laat komt, is het ijs al gebroken en kan er niet meer prettig geschaatst worden. Daarom stellen wij voor daarbij de volgende criteria te hanteren:

a. een KNMI-weersverwachting die minimaal voor een periode van vijf dagen aanhoudende matige tot strenge vorst 's nachts en maximaal lichte vorst overdag voorspelt;
b. de weersverwachting onder a wordt minimaal 24 uur gehandhaafd;
c. vorming van een dun ijslaagje op enkele locaties van wateren waarvoor een vaarverbod kan worden ingesteld.

Voordat daadwerkelijk op grond van deze criteria wordt gestremd, zal afstemming worden gezocht met de provincie die de aansluitende vaarwegen in beheer heeft. Dat een stremming op gemeentelijke en provinciale wateren nauw met elkaar samenhangt, zal duidelijk zijn.

Zodra een vaarverbod wordt ingesteld, moeten alle direct betrokkenen hiervan ogenblikkelijk in kennis worden gesteld. Doel hiervan is om te voorkomen dat door onwetendheid het ijs alsnog kapot gevaren wordt. In dit geval zou het dan in de eerste plaats gaan om de firma Kool. Daarnaast wordt de beroepsvaart geïnformeerd op de daarvoor gebruikelijke wijze door een stremmingsbericht te sturen naar het RIZA (Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling). Alle landelijke stremmingen zijn te zien op teletekst en www.infocentrum-binnenwateren.nl. Op de daarvoor geëigende plaatsen worden vaarverbodtekens geplaatst. Deze beide acties moeten goed op elkaar worden afgestemd.
Tenslotte zal een bericht worden geplaatst op de gemeentelijke website en de kabelkrant en zal een persbericht naar de media uitgaan.

Zodra een vaarverbod is ingesteld, zal ook de handhaving daarop goed geregeld moeten zijn.
Het opheffen van het vaarverbod kan ruim van tevoren worden verwacht. Bepalend hierin is een KNMI-weersverwachting van aanhoudende dooi, en de invloed hiervan op de afname van dikte van het ijs. Zodra het vaarverbod wordt opgeheven, moeten alle belanghebbenden hierover worden geïnformeerd en de geplaatste vaarverbodtekens worden verwijderd.

De juridische grondslag voor een vaarverbod ter voorkoming van schade en ten behoeve van de vorming van een goede en veilige ijsvloer is te vinden in het Besluit Administratieve bepalingen scheepvaartverkeer.
Dit besluit is een nadere uitwerking van de Scheepvaartverkeerswet en het BPR (Binnenvaartpolitiereglement).

Volgvel 3

Artikel 10 Besluit Administratieve bepalingen scheepvaartverkeer bepaalt dat het bevoegd gezag ingeval van "uitvoering van werken, dreigend gevaar of een andere dringende omstandigheid van voorbijgaande aard" *zonder verkeersbesluit* stremmingsborden kan plaatsen.
Het voordeel van deze benadering is de slagvaardigheid. Zodra er op basis van de weersverwachting een redelijke kans op schaatsen is, kan onmiddellijk tot stremming worden overgegaan. Het risico dat er waardevolle ijsgroei teniet wordt gedaan door proceduretijd is hiermee minimaal.

De kosten die samenhangen met een dergelijke stremming blijven beperkt tot eenmalig € 1.000,- ten behoeve van het vervaardigen van stremmingsborden. Deze kosten kunnen worden gedekt uit de begroting van Stadsbeheer.

Overige aandachtspunten.
Spuien.
Op gezette tijden wordt door de waterschappen overtollig water geloosd richting zee. Bij dit zogenaamde spuien kan een behoorlijke stroming ontstaan die de nadelig is voor de vorming van een ijsvloer. Bij de instelling van een vaarverbod zal dan ook aan de Waterschappen worden verzocht om de frequentie van het spuien aan te passen. Gevolg daarvan is dat er per keer minder water wordt afgevoerd. Dit resulteert in een lagere stroomsnelheid waardoor het ijs niet (aan de onderkant) wordt aangetast.

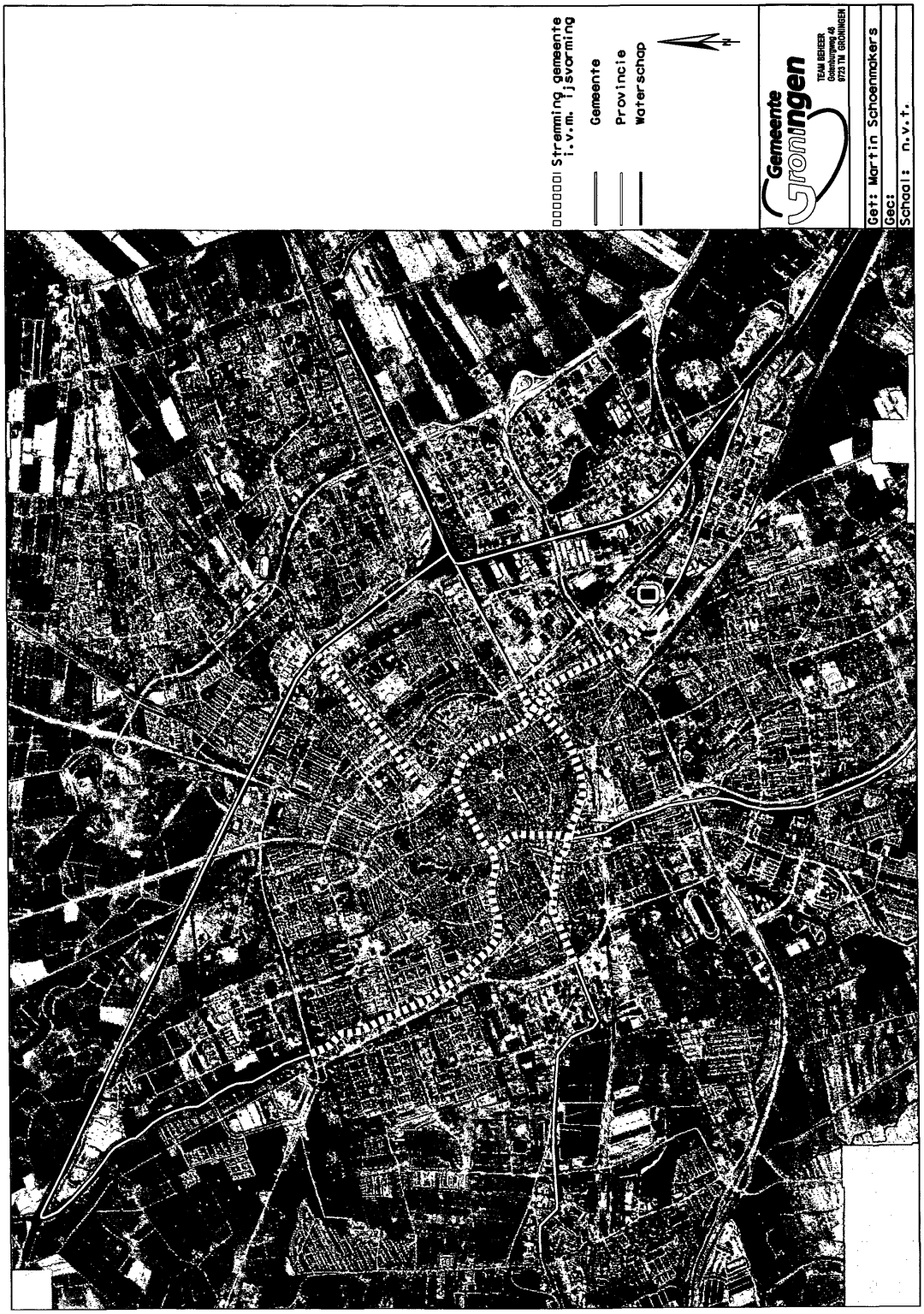
Veiligheid
Het bepalen of het ijs veilig genoeg is om te betreden blijft altijd een individuele verantwoordelijkheid (betreden op eigen risico). Het is immers ondoenlijk voor ons om op alle plekken de dikte van het ijs te controleren. De kans dat er een zwakke plek over het hoofd gezien wordt, blijft altijd aanwezig en zou kunnen leiden tot aansprakelijkheidsstellingen indien wij deze verantwoordelijkheid naar ons toetrekken.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,


Stremming gemeente
i.v.m. ijsvorming
Gemeente
Provincie
Waterschap
N
Gemeente
Groningen
TEAM BEHEER
Gedempte Zuiderdiepen 49
9723 TM GRONINGEN
Get: Martin Schoenmakers
Gec:
Schaal: n.v.t.

Bestuursdienst

Telefoon (050) 8567/ J.D.Osinga
Onderwerp Plan van aanpak oeverbescherming 2010

de leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum 2 4 DEC 2009 Bijlage(n) - Ons kenmerk RO09.2088831

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In de raadsvergadering van 31 januari 2007 is het voorstel "aanpak onderhoud oeverbeschoeiingen" vastgesteld. Het voorstel was gebaseerd op de rapportage "Risicoanalyse oeverbeschoeiingen gemeenten Groningen". Daarin waren de risico's per traject oeverbeschoeiing beschreven en was berekend dat ruim € 10,1 miljoen nodig is voor het opknappen en vernieuwen. Het risico op gevolgschade door uitstel van de aanpak was becijferd op € 3,8 miljoen.
Vervolgens is in 2007 een plan van aanpak voor het jaar 2007 met een doorkijk voor de komende jaren aan uw raad gepresenteerd met een fasering over de jaren 2007 tot met 2010.
De uitvoering van het programma moet worden gefinancierd uit incidenteel beschikbaar gestelde middelen voor nieuw beleid.
Verder is gedurende de looptijd van het onderhoudsproject € 746.000,- binnen de onderhoudsbegroting vrijgemaakt.
Doordat in 2009 en 2010 minder incidentele middelen beschikbaar konden worden gesteld dan noodzakelijk voor uitvoering volgens planning is het gevolg dat het programma niet risico maar budget gestuurd moet worden uitgevoerd. Net als fase 3 is ook fase 4 gewijzigd ten opzichte van de oorspronkelijke planning. Voor deze fase is in 2010 voor nieuw beleid incidenteel beschikbaar gesteld € 950.000,-. Dat betekent opnieuw binnen de planning nadere prioritering van de werkzaamheden.

Het plan van aanpak 2010 geeft u inzicht in:
- de voortgang van het programma in de periode tot en met 2009;
- het voorstel voor 2010;
- een doorkijk naar het resterende programma voor na 2010.

De voortgang van het programma fase 1, 2 en 3 in de periode tot en met 2009.
Bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma is vastgehouden aan de fasering per jaar en zijn de beoogde investeringen aangepast aan het risicoprofiel. Het programma geeft de mogelijkheid in te spelen op de mogelijkheid van 'werk met werk'.

SE.4.C

Volgvel 1

De oorspronkelijke fasering met ramingen 2007:

Fase	Deellocatie	Investering (prijspeil 2003)
Fase 1: 2007	Spilsluizen	€ 750.000,--
	Winschoterdiep	€ 100.000,--
	Kademuur Der A	€ 150.000,--
	Subtotaal	*€ 1.000.000,--*
Fase 2: 2008	Hoendiep	3.000.000,--
	Voorbereiding kademuren	€ 150.000,--
	Subtotaal	*€ 3.150.000,--*
Fase 3: 2009	Kademuren	€ 1.500.000,--
	Oude Winschoterdiep	€ 1.500.000,--
	Subtotaal	*€ 3.000.000,--*
Fase 4: 2010	Oosterhamrikkanaal	€ 850.000,--
	Wilhelminakade	€ 524.000,--
	Hofstede de Grootkade	€ 479.000,--
	Woonschepenhaven	€ 700.000,--
	Eemskanaal	€ 350.000,--
	Winschoterdiep	€ 100.000,--
	Subtotaal	*€ 3.003.000,--*
(exclusief BTW)	Totaal	€ 10.153.000,--

In 2008 is, gegeven het voor dat jaar beschikbaar gestelde krediet van € 3,65 miljoen (oorspronkelijk volgens planning € 3,15 miljoen), het uitvoeringsprogramma van 2008 weergegeven. Dit programma betrof de uit te voeren deellocaties in fase 2, aangevuld met de meest risicovolle deellocaties uit fase 3 en 4.
De ontwikkeling van de brandstof en staalprijzen had sterke invloed op de kostenontwikkeling in fase 1 en 2.

Voortgang fase 1
Spilsluizen: in uitvoering
De aanbesteding van deellocatie Spilsluizen van medio 2007 heeft niet tot een gunning geleid vanwege hogere inschrijfsommen dan het beschikbare budget. In 2008 heeft een nieuwe aanbesteding plaatsgevonden, die in oktober 2008 tot gunning heeft geleid. De opleverdatum van het werk staat nu gepland voor eind 2009.

Winschoterdiep: afgerond
Deellocatie Winschoterdiep (fase 1) is afgerond in 2007.

Kademuren der Aa: verschoven naar 2009
Deellocatie kademuren Der A is niet uitgevoerd vanwege samenhang met de aanpak van de A-brug. De uitvoeringswerkzaamheden aan de A-brug inclusief de kademuren wordt uitgevoerd in 2009. De vertraging heeft geen consequenties voor het bestaande risicoprofiel van deze deellocatie.

Voortgang fase 2
Programma volgens raadsbesluit 2008:

Volgvel 2

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

Dit programma is inmiddels geheel afgerond.
De overschrijding van € 77.000,- is gedekt binnen de beschikbare middelen voor fase 3.

Voorbereiding Diepenring: in voorbereiding.
Het betreft de algemene dekking voor voorbereiding en toezicht.

Voortgang fase 3
In de begroting van het jaar 2009 is € 2,0 miljoen incidenteel gereserveerd uit incidenteel nieuwe beleidsgelden.
Onderstaande tabel geeft het benodigde investeringsniveau van deellocaties weer, die niet binnen fase 1 of 2 vallen van het programma en dus nog niet in voorbereiding of uitvoering zijn.

Met de herijking van het investeringsniveau van de resterende deellocaties wordt rekening gehouden met:

- de indexering van 2003 naar loon- en prijspeil 2009 (totaal 16%);
- de actualisatie van de beheermodule van de Gemeente Groningen.

Fasen volgens uitvoeringsprogramma 2006	Deellocatie	Investering (prijspeil 2003)	Herijking (prijspeil 2009)
Fase 2: 2008	Hoendiep restant 2008	600.000,--	€ 850.000,--
Fase 3: 2009	Kademuren (Der A)	€ 1.500.000,--	€ 1.800.000,--
	Restant Oude Winschoter Diep	€ 900.000,--	€ 1.100.000,--
Fase 4: 2010	Restant Diepenring	€ 1.000.000,--	€ 1.400.000,--
	Oosterhamrikkanaal	€ 850.000,--	€ 1.000.000,--
	Woonschepenhaven	€ 700.000,--	€ 700.000,--
	Damsterdiep	€ 200.000,--	€ 200.000,--
	Winschoterdiep	€ 100.000,--	Uit restant Oude

Volgvel 3

			W'diep
Exclusief BTW	Totaal	€ 5.850.000,--	€ 7.050.000,--

Besloten is binnen het beschikbare budget van € 2,0 miljoen de meest risicovolle deellocaties uit bovenstaande tabel in voorbereiding en uitvoering te nemen. De herijking heeft geleid tot de volgende prioritering en het investeringsniveau fase 3:

Fasen volgens herijking risicoprofiel	**Deellocatie**	**Investeringen (prijspeil 2009)**
Fase 3: 2009	Hoendiep restant	€ 200.000,--
	Kademuren (Der A)	€ 1.800.000,--
Exclusief BTW	**Totaal**	**€ 2.000.000,--**

Hoendiep restant
Dit werk is uitgevoerd.

Der A
Het werk aan de kademuren Der A wordt gecombineerd met dringend herstel van de landhoofden van de A-brug en is in uitvoering.

Financiën fase 1,2 en 3
Het beschikbaar gestelde krediet van € 1.000.000,- voor fase 1 is maximaal ingezet. Het tekort van circa € 237.000 is gedekt uit vrij gevallen middelen van 2007.

Het beschikbare krediet van € 3.650.000,- voor fase 2 is volledig ingezet. De daaraan gekoppelde werkzaamheden zijn uitgevoerd.

Het beschikbare krediet van € 2.000.000,- voor fase 3 is volledig ingezet. De daaraan gekoppelde werkzaamheden zijn in uitvoering.

Voorstel aanpak 2010 fase 4.
In de begroting voor het jaar 2010 is € 0,95 miljoen incidenteel gereserveerd uit nieuwe beleidsgelden.
Opnieuw betekent dat een verschuiving van een risico gestuurd naar een budget gestuurd programma, waarbij binnen het beschikbare budget wordt bepaald welke risicovolle delen kunnen worden uitgevoerd.

In onderstaande tabel zijn alle resterende deellocaties, die in fase 4 zijn opgenomen of waren doorgeschoven, weergegeven met de benodigde investering.

Fasen volgens herijking risicoprofiel	**Deellocatie**	**Na indexering (prijspeil 2010)**

Volgvel 4

Fase 4: vanaf 2010	Restant oude Winschoterdiep (OWD)	€	1.135.000,--
	Restant Hoendiep (reeds uitgevoerd)	€	0,--
	Restant kademuren : - Lopende diep - Turfsingel - Zuiderhaven - Poelebrug - Turfkade	€	1.445.000,--
	Oosterhamrikkanaal	€	1.030.000,--
	Woonschepenhaven	€	725.000,--
	Damsterdiep	€	210.000,--
	Winschoterdiep		In restant OWD
	Totaal	€	**4.545.000,-- (exclusief BTW)**

Het voor 2010 beschikbaar gestelde krediet van € 950.000,- voor het plan van aanpak onderhoud oeverbeschoeiingen stellen wij voor in te zetten voor de deellocatie restant kademuren.
In de oorspronkelijke planning stond voor fase 3 het restant kademuren op het programma. Deze deellocatie heeft reeds in het plan van aanpak 2009 een verhoogd risicoprofiel. Ook wordt aangesloten bij de gemaakte keuze om eerst de Diepenring af te ronden.

	Deellocatie	**onderdeel**	**Investering (prijspeil 2009)**	
Fase 4: 2010	Restant kademuren	Lopende diep	€	300.000,--
		Zuiderhaven	€	400.000,--
		Noorderhaven	€	100.000,--
		Turfkade	€	100.000,--
	Projectmanagement en toezicht		€	50.000,--
		Totaal	€	**950.000,-- (exclusief BTW)**

Deze locaties vallen alle onder de monumentenvergunning van de hele Diepenring. Hierdoor mogen er werkzaamheden verricht worden voor of achter de kademuren. Echter, het slopen of aanpassen van de kademuren is hierin niet toegestaan.

Doorkijk 2011 en verder
Alle resterende deellocaties uit de "Risicoanalyse oeverbeschoeiingen gemeente Groningen" zijn in onderstaande tabel samengevat.

Volgvel 5

Fasen volgens herijking risicoprofiel	Deellocatie	Na indexering (prijspeil 2010)
vanaf 2011	Restant oude Winschoterdiep (OWD)	€ 1.135.000,--
	Restant Hoendiep (reeds uitgevoerd)	€ 0,--
	Restant kademuren : - Turfsingel - Poelebrug	€ 495.000,--
	Oosterhamrikkanaal	€ 1.030.000,--
	Woonschepenhaven	€ 725.000,--
	Damsterdiep	€ 210.000,--
	Winschoterdiep	In restant OWD
	Totaal	**€ 3.595.000,-- (exclusief BTW)**

In de jaren na 2010 moeten deze resterende locaties zeker nog uitgevoerd worden, zeker gezien het feit dat het risicovolle locaties betreft. Na afronding van het plan van aanpak onderhoud oeverbeschoeiingen is het probleem van achterstallig onderhoud nog niet opgelost. Naast het feit dat zich in de afgelopen jaren nieuwe risicovolle locaties hebben aangediend, loopt de achterstand in het regulier onderhoud op. Dit betekent dat er voortdurend een nieuwe inventarisatie naar het onderhoudsniveau en een risicoanalyse van de oevers en kaden moet plaatsvinden.

Communicatie
Bewoners op de betreffende locaties zullen via informatieavonden en bewonersbrieven worden geïnformeerd over de voorgenomen werkzaamheden.

Financiën
De middelen uit incidenteel aanvullend nieuw beleid zijn in de primitieve begroting 2010 ten bedrage van € 950.000,- opgenomen voor het plan van aanpak oeverbescherming fase 4.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,