

# COMMISSIE RUIMTE EN VERKEER

secretariaat Bestuursdienst  
henk.dijksterhuis@bsd.groningen.nl  
tel 050-367 7724

## VERGADERSTUK

vergaderdatum: 18 september 2002

behorende bij agendapunt: B.1.

status bespreking:  raadsvoorstel conformstuk  
 raadsvoorstel discussiestuk  
 advies aan B&W  
 opiniërende bespreking  
 informatieve bespreking

onderwerp: Voortgang Watergang en kanaalvakaanpak (notitie)

### Notitie

**Onderwerp: Voortgang Watergang / kanaalvakaanpak**

#### **I. Inleiding**

##### Beleid en doelstellingen

In de structuurschets Watergang is het te voeren beleid met betrekking tot het openbare vaarwater in de gemeente Groningen in hoofdlijnen neergelegd. Daarbij is aangegeven dat de verschillende kanaalvakken vanuit een integraal beleidsperspectief zouden moeten worden aangepakt. Belangrijke doelstellingen daarbij zijn:

- het verbeteren van de kwaliteit van de liggebieden voor woonschepen vanuit de erkenning van het wonen op het water als volwaardige woonvorm;
- het versterken of in voldoende mate terugbrengen van het openbare karakter van verschillende wallekanten c.q. het herstel van de (zicht)relatie tussen openbare weg en water; en
- het verbeteren van de ruimtelijke structuur.

In de projectbeschrijving Uitvoering structuurschets Watergang van eind 2000 is een planning opgenomen met betrekking tot de aanpak van de achtereenvolgende daarin benoemde kanaalvakken, in principe gekoppeld aan de uitvoering van de slibsanering (inmiddels voorlopig weer ontkoppeld). Conform deze planning zijn begin 2001 de ontwerpplannen gemaakt voor de eerste twee kanaalvakken, te weten het bestaande liggebied Reitdiep (allereerst de zgn. Wilhelminakade 2<sup>e</sup> fase, ten westen van de H. Colleniusbrug) en de verkenning naar de mogelijkheden voor nieuwe ligplaatsen in het vervolg van de vaarweg Reitdiep (tussen Pleiaden- en Plataanbrug en noordelijk van de Plataanbrug).

## Planuitwerking

Voor wat betreft het bestaande liggebied Reitdiep ging het om een ideaaltypische (voorbeeld) aanpak:

- naast het creëren van twee open plekken op basis van eerder vastgesteld beleid ging het ook om het verleggen van alle andere schepen, om een grotere onderlinge afstand te realiseren;
- dat impliceerde ook het verplaatsen c.q. vernieuwen van alle bestaande nutsvoorzieningen;
- tevens zouden de afmeervoorzieningen (afmeerpalen en afhoudpalen) per ligplaats compleet vernieuwd of verplaatst moeten gaan worden, omdat er met alle plekken geschoven ging worden;
- in combinatie met nieuwe afhoudpalen zouden er steigers van ca. 4 bij 4 meter worden gerealiseerd, ook om daarop de mogelijkheid te bieden de diverse schuurtjes een plek te geven; en
- naast de nodige opschoning van de in gebruik genomen gronden op de wallekant zou er ter afscheiding van de openbare weg een (ruimtelijk) structurerende haag worden gerealiseerd, in ieder geval voorlangs de voorzijde van de in gebruik genomen gronden, dan wel over de gehele lengte.

Als algemeen uitgangspunt bij deze aanpak i.c. die van alle bestaande liggebieden is geformuleerd dat in principe niet meer dan 1/3 van de ligplaatslengte in gebruik zou mogen zijn bij de ervoor liggende eigenaar of bewoner van het schip, en 2/3 openbaar zou moeten blijven of weer worden.

Terzijde: daarbij moet aangetekend worden dat het nastreven van deze (her)verdeling voor de liggebieden waar de wallekanten merendeels al in gebruik zijn genomen (meestal over zo'n 80 tot 100 % van de ligplaatslengte), geen haalbare kaart lijkt. Een omkering van de na te streven verhouding: 2/3 in gebruik te geven of te houden en 1/3 openbaar, biedt meer perspectief. De discussie hierover moet overigens intern nog afgerond worden.

De voorstellen m.b.t. eventuele nieuwe ligplaatsen zitten inhoudelijk uiteraard anders in elkaar en verschillen ook per gebied/cluster. Enige tijd geleden zijn ontwerpplannen voor het Reitdiep in het kader van een tussentijdse evaluatie/voortgangsrapportage al aan u ter kennis gebracht. Voor het goede begrip zijn de planuitwerkingen "bestaand" en "nieuw" weer als bijlage bij deze nota bijgevoegd.

### Budgetoverschrijding / meerjareninvesteringsprogramma

De indertijd gemaakte ideaaltypische plannen waren echter veel te duur, en overschreden het beschikbare basisbudget van 5 ton per kanaalvak (bestaand of nieuw) verregaand (3 à 4 maal te duur). In de projectbeschrijving Uitvoering structuurschets Watergang is aangegeven dat voor een goede aanpak het beschikbare basisbudget Watergang aangevuld zou moeten worden met andere middelen. Echter, de overschrijding is dusdanig dat u geoordeeld hebt dat de plannen fors bijgesteld zouden moeten worden om in de buurt van een financieel haalbaar perspectief te geraken. De projectleiding heeft gemeend dit niet alleen voor de twee gebieden aan snee te moeten doen, maar alle bestaande liggebieden en de diverse mogelijke opties voor nieuwe liggebieden door te moeten lopen op de vraag wat er minimaal aan maatregelen benodigd zou zijn om de "Watergang"- doelstellingen te realiseren. Aldus ontstaat er een totaalbeeld van de benodigde aanpak en investeringen (een meerjaren investeringsprogramma), waarin soms ook "goedkopere" delen /gebieden de duurdere enigszins kunnen compenseren. Tevens is gekeken naar de vraag welke onderdelen binnen door ons te stellen kaders ook door de gebruikers zelf kunnen worden gerealiseerd en daarmee financieel ten laste van die derden gaan komen.

## **II. Herijking van de uitvoeringsaanpak in de bestaande liggebieden**

### Heroverweging van de inhoud van de aanpak per kanaalvak

Bij de heroverweging van de inhoud van de aanpak per kanaalvak is het volgende gebeurd:

- als uitgangspunt is genomen om daar waar er geen echte noodzaak is om schepen uit elkaar te gaan leggen, dat ook niet te doen, en ze op de plek te laten; het herschikken van alle schepen betekent feitelijk dat er voor alle ca. 430 bestaande schepen nieuwe ligplaatsen zouden moeten worden gemaakt; dat kost ons enkele tientallen miljoenen voor alleen al de bestaande plekken, zonder dat er ook maar één ligplaats bij is gekomen (integendeel, het zijn er dan juist minder geworden);
- alleen daar waar uit het oogpunt van een veel te hoge dichtheid een echte noodzaak van verdunning en het uiteenleggen van de schepen bestaat, is dit in het maatregelenpakket opgenomen; met

name gaat het hierbij om het Oude Winschoterdiep en een deel van het Hoendiep; voor het overige is het de bedoeling om de onderlinge afstanden via regelgeving (VOV) gaandeweg te vergroten;

- bij het nieuw aanbrengen of completeren van afmeervoorzieningen is een model ontwikkeld waarbij slechts een minimaal aantal (stalen) palen benodigd is: 3 afhoudpalen en 1 afmeerpaal per schip + 1 extra afmeerpaal aan het begin c.q. eind van een liggebied; dat scheelt veel dure palen;
- de afhoudpalen zullen zodanig worden gesitueerd dat 2 ervan (per schip) het kader vormen waar binnen (en waaraan vast) bewoners zelf op basis van een aantal constructieve specificaties van gemeentewege een bouwaanvraag voor hun steiger kunnen doen en die zelf kunnen realiseren (waar het bestemmingsplan dat overigens toelaat); dat scheelt ons nogal wat investeringskosten;
- uiteraard is nog een keer gescreend waar we nutsvoorzieningen zouden moeten completeren.

Wat er in ieder geval wel in de plannen is gebleven is het volgende:

- per liggebied is het noodzakelijk om ruimtelijke structuur aan te brengen in de vorm van een (gemeentelijke) haag die de in gebruik genomen / te geven gronden van de openbare weg afscheidt;
- het aanbrengen of completeren van de basisafmeervoorzieningen c.q. nutsvoorzieningen;
- het waar nodig (in enkele gevallen) langs de openbare weg realiseren van een fatsoenlijk voetpad;
- het in een enkel geval realiseren van enige parkeergelegenheid bij het liggebied; en
- het realiseren van golfbrekkende voorzieningen in de liggebieden bij het Van Starckenborghkanaal; en uiteraard is er telkens voorzien in een beperkte kostenpost om enige opschoning per plek te doen.

In de als bijlage bijgevoegde tabel 1 (bestaande liggebieden) is aangegeven wat de nu geraamde kosten per liggebied of delen van liggebieden bedragen, hoeveel schepen/ligplaatsen het betreft en wat de kosten per schip/ligplaats zijn. Tevens is aangegeven of er annexe werkzaamheden aan de oeverbeschouwing nodig zijn, die uit het onderhoudsbudget van OW gefinancierd behoren te worden. In tabel 2 is een overzicht van de kostenramingen voor nieuwe liggebieden/ligplaatsen aangegeven, in eerste instantie ten aanzien van de in het vastgestelde beleid aangegeven plekken (Reitdiep, Boterdiep), maar vervolgens ook ten aanzien van enkele mogelijke alternatieven (die overigens nog niet op haalbaarheid onderzocht zijn). Telkens is ook aangegeven wat de gemiddelde kosten per bestaande of nieuwe ligplaats in de verschillende situaties zijn, die ook weer gesommeerd zijn over het totaal van de bestaande ligplaatsen die onder de aanpak vallen, en gesommeerd zijn over verschillende mogelijke groeperingen nieuwe ligplaatsen. Een en ander is bedoeld om inzichtelijk te maken waar de duurdere en waar de goedkopere onderdelen zich bevinden, en mede bedoeld ter onderbouwing van de voorstellen die in deze besluitnota zullen worden geformuleerd. Eén onderdeel van het uitvoeringsprogramma kanaalvakaanpak Watergang is nadrukkelijk buiten beschouwing gebleven: de Woonschepenhaven. Conclusie op voorhand is dat wanneer zeker gesteld kan worden dat de Woonschepenhaven op de huidige plek gehandhaafd zou kunnen blijven, er alsdan een integraal plan voor verbetering en uitbreiding gemaakt moet worden dat een aparte financiering (meerdere miljoenen) moet krijgen.

#### Nieuwe kostenraming aanpak bestaande liggebieden

Uit tabel 1 komt naar voren dat de aanpak een kleine 340 bestaande ligplaatsen betreft, met een nogal variabel kostenniveau per liggebied. Niet overal hoeft wat of hoeft evenveel, maar er zijn ook diverse liggebieden waar behoorlijk wat zou moeten en de totale kosten - ook per ligplaats - hoog oplopen. De in totaal geraamde kosten bedragen zo'n 7,5 miljoen, met een gemiddelde van ca. f 22.500,-- per ligplaats. Conform de besluitvorming van de raad rond de structuurschets Watergang en de besluitvorming van het College rond de projectbeschrijving Uitvoering structuurschets Watergang, is of komt hiervoor in de loop van de jaren een budget van 3,5 tot 4 miljoen voor beschikbaar: 7 x f 500.000,-- of 8 x 500.000,-- als ook het basisbudget Woonschepenhaven er nu aan toegerekend wordt, zeg maar zo'n f 11.000,-- gemiddeld per plaats. Ergo, de aanpak van de bestaande liggebieden/ligplaatsen vergt ook in afgeslankte vorm twee maal zoveel geld als op grond van eerdere besluitvorming beschikbaar komt.

Het pakket kan ons inziens niet nog verder uitgedund worden, omdat de gemeente dan echt met (vrijwel) lege handen de boer op moet richting de bewoners in de verschillende kanaalvakken en eigenlijk niets meer te bieden heeft. Dat we het nodige aan kwaliteitsverbetering te bieden moeten hebben om de bewoners te bewegen tot medewerking van hun kant, zal duidelijk zijn. In het algemeen zit men

niet echt op de aanpak van de bestaande liggebieden te wachten, dat is met name onze inzet. Overigens gaat het nu nog om de ronde getallen, waarbinnen nog wel enige verschuivingen kunnen plaatsvinden, en sommige onderdelen goedkoper of duurder kunnen uitvallen. Uiteraard kan er vanuit de beschikbare budgettering besloten worden om slechts de helft van het programma uit te voeren. Hier zitten echter de volgende problemen aan vast. Niet alleen leidt dat tot lastige keuzes, die moeilijk uit te leggen of te motiveren zijn, maar bovenal voeren we dan het in de structuurschets Watergang vastgestelde - zeg ook maar politiek toegezegde - beleid bepaald niet volledig uit. Daarbij bestaat dan ook nog het risico dat de aanpak beperkt zal blijven tot die gebieden die het meest in de picture liggen (na bij de binnenstad), maar waar eigenlijk minder "mis" is dan de verder weg gelegen gebieden.

### **III. Heroverweging m.b.t. de realisatie van nieuwe ligplaatsen**

#### Kostenraming realisering nieuwe liggebieden/ligplaatsen

De kosten voor het realiseren van nieuwe ligplaatsen (tabel 2) lopen afhankelijk van de situatie sterk uiteen, van minimaal zo'n f 50.000,-- à f 80.000,-- tot maximaal zelfs 3,5 ton. Als we een minimale kwaliteitsstandaard willen bieden in de vorm van een compleet pakket van nutsaansluitingen (ca. f 15.000,--) en goede afmeervoorzieningen (stalen afhoudpalen en stalen meerpalen, ca. f 15.000,--), belooft de basisinvestering per ligplaats, inclusief enige minimale inrichting van de wallekant, en inclusief planbegeleidingskosten zo'n f 50.000,--. De kosten per ligplaats kunnen echter aanmerkelijk hoger oplopen als er in de buurt geen basis (nuts) infrastructuur aanwezig is, maar die infrastructuur er - soms over behoorlijke afstanden - naar toe aangelegd moet worden. De omvang van een te realiseren cluster nieuwe ligplaatsen speelt in dit geval ook een rol: hoe meer plaatsen, hoe goedkoper het in verhouding wordt. In de praktijk gaat het nog slechts om mogelijke kleine clusters nieuwe plaatsen.

Het veraf liggen van basisinfrastructuur speelt het meest extreem in het gebied ten noorden van de Plataanbrug. Langs het Reitdiep is de aanleg en inpassing van nieuwe ligplaatsen ook nog eens extra gecompliceerd doordat het een ecologische (hoofd)route betreft, waardoor er slechts meerdere los van elkaar liggende kleine clusters zouden kunnen worden gemaakt. Daarmee zijn de ligplaatsen ten noorden van de Plataanbrug kostentechnisch gezien feitelijk irreal, en de plaatsen ten zuiden van die brug (langs Paddepoel-Noord) twijfelachtig als het gaat om haalbaarheid en realiseringkansen. Op die manier zouden alle langs het Reitdiep gedachte plekken buiten beeld kunnen geraken.

Ten aanzien van het Boterdiep liggen de zaken zo op het oog - kostentechnisch - gunstiger, met een gemiddelde prijs van een kleine f 90.000,--. Uiteraard kan ervoor gekozen worden om met die 13 plekken te beginnen en het daarbij te laten. Echter, dan wordt de toezegging van de gemeente om - naast het realiseren van een aantal plaatsen ter compensatie van het verlies in de bestaande kanaalvakken - te trachten er per saldo nog enkele tientallen toe te voegen, absoluut niet nagekomen. Dat is ook de reden geweest om enkele alternatieven in beeld te brengen, met name gelegen in het Hoornse Diep (Noord Willemskanaal). Zonder dat de technische, financiële en maatschappelijke haalbaarheid ervan echt onderzocht is, lijken er op het oog twee mogelijkheden in deze vaarweg te liggen, die de moeite van verder onderzoek waard zijn: het gebied tussen Zuidelijke Ringweg en Van Iddekingebrug langs de oostelijke oever (een 10-tal plaatsen, analoog aan het verderop gelegen liggebied langs de Juliana-weg / A-28), en enige uitbreiding van het liggebied langs de Hoornse Dijk (van nu 6 naar ca. 10 plaatsen). De laatstgenoemde lijkt relatief goedkoop omdat de basisinfrastructuur er in de buurt ligt, de eerstgenoemde is weer duurder omdat die infrastructuur er ook weer naar toe gebracht moet worden. Met een over de beide mogelijkheden gemiddelde prijs van zo'n f 125.000,-- per ligplaats kan het nog een realistische optie genoemd worden, waarbij de ongeveer 14 mogelijk te realiseren plekken het evt. wegvallen van opties in de vaarweg Reitdiep weer geheel of gedeeltelijk kunnen compenseren.

#### IV. Totale kosten bijgesteld uitvoeringsprogramma Watergang / keuzemogelijkheden

##### Totale uitvoeringskosten

In het voorgaande is al aangegeven dat de totale kosten om Watergang in de bestaande liggebieden nog op een goede manier uit te kunnen voeren, geraamd worden op zo'n 7,5 miljoen gulden, ofwel een verdubbeling ten opzichte van het beschikbare c.q. beschikbaar komende budget.

Wanneer de grens van wat we nog reëel zouden kunnen vinden aan kosten per nieuwe ligplaats of gemiddelde kosten per nieuw liggebied op maximaal f 130.000,-- gesteld wordt, zou het indicatieve (streef)programma voor nieuw te realiseren ligplaatsen/liggebieden er als volgt uit kunnen zien:

- Reitdiep vaarweg tussen Pleiaden- en Plataanbrug: (max.) 16 plekken, (max.) budget f 2.030.000,-
- Boterdiep bij Intratuin en t.o. ecozone Beyum: (max.) 13 plekken, (max.) budget f 1.150.000,-
- Hoornse Diep t.z.v. Ringweg en bij Hoornse Dijk: (max) 14 plekken, (max.) budget f 1.750.000,-

-----  
totaal: (max.) 43 plekken, (max.) budget f 4.930.000,-

Een en ander zou betekenen dat daar waar nu voor nieuwe liggebieden een budgetruimte van 1 miljoen beschikbaar is, dit budget met ongeveer 4 miljoen zou moeten worden opgehoogd. Overigens zal ook duidelijk zijn dat voor het thans beschikbare budget niet meer dan 10 à 12 nieuwe ligplaatsen te realiseren zijn, en er daarmee eigenlijk per saldo géén uitbreiding van het aantal ligplaatsen binnen de gemeentegrenzen zal plaatsvinden.

Samengevat: om de aanpak in de bestaande liggebieden goed te kunnen doen is om en nabij een verdubbeling van dat budgetgedeelte naar 7,5 miljoen taakstellend nodig; om voldoende nieuwe ligplaatsen te kunnen maken is een vervijfvoudiging van dat budgetgedeelte naar 5 miljoen benodigd. Totaal gaat het om 12,5 miljoen benodigd, ofwel 2,5 maal het beschikbare c.q. beschikbaar komende budget, om de structuurschets Watergang op een geloofwaardige manier uit te kunnen voeren.

##### Keuzemogelijkheden

Ten aanzien van het nu voorgelegde pakket bestaan de volgende keuzemogelijkheden.

- Ten aanzien van het onderdeel "bestaande liggebieden" kan er uit financieel oogpunt voor worden gekozen om de helft niet uit te voeren, en te blijven binnen het beschikbare budget, uitgaande van de stelling dat het niveau van de aanpak per gebied niet nog verder verlaagd zou moeten worden. In het voorgaande is al gemotiveerd waarom hier niet voor gekozen zou moeten worden: het leidt tot moeilijk of niet te motiveren keuzen; het maakt de politieke inzet rond de structuurschets niet waar; en impliceert het risico dat alleen de gebieden gekozen worden waar het minst "mis" is.
- In theorie zou ook besloten kunnen worden om de nu beschikbare middelen alleen aan nieuwe ligplaatsen te besteden, en de aanpak van de bestaande liggebieden te beperken tot de toepassing van verbeterde regelgeving (verordening en gebruiksovereenkomst wallekanten) en handhaving. Gelet op de (politieke) inzet bij de vaststelling van de Structuurschets Watergang, en op het benodigde draagvlak bij de aanpak van de bestaande liggebieden, lijkt ons dit niet de juiste weg. Niet alleen moet de gemeente wat te bieden hebben om de bewoners tot medewerking en inschikken te bewegen, maar ook hebben we bij zo'n "eenzijdige" aanpak vermoedelijk te weinig benen om op te staan. Daar hebben we veel te lang veel te veel zaken en ontwikkelingen voor gedoogd.
- Binnen het onderdeel "mogelijke nieuwe ligplaatsen" kunnen uiteraard de duurdere opties geschrapt worden en alleen de goedkoopste in ontwikkeling worden genomen (zeg maar de plekken die f 50.000,-- tot f 80.000,-- gulden zouden moeten kosten). Alsdan blijft er van een programma voor het realiseren van nieuwe ligplaatsen weinig over, veel verder dan een stuk of 10 komen we zeker niet. Gelet op de inzet om te streven naar een per saldo uitbreiding van het aantal ligplaatsen in de stad, zou gekozen moeten worden voor het in deze nota aangegeven streefprogramma.

Tenslotte zou nog wel nagedacht kunnen worden over de vraag of er geen nieuwe ligplaatsen kunnen worden gecreëerd met slechts minimale basisvoorzieningen (eigenlijk alleen afmeervoorzieningen en stroom / water). Ze bieden een mogelijkheid voor die varende schepen die grotendeels zelfvoorzie-

nend zijn, en zich op een ligplek met de aangegeven minimale voorzieningen prima kunnen redden. Vanuit de woonschepenwereld wordt deze optie ook wel aangereikt en bepleit. Het zou een denkbare optie kunnen zijn voor de vaarweg Reitdiep. Zonder dat er nu diepgaand onderzoek naar is verricht, kan het volgende erover worden aangegeven. Uitgangspunt zou kunnen zijn het realiseren van kleine clusters (van zeg maar 4 schepen per cluster), te verdelen over de gehele vaarweg Reitdiep tussen (spoor- of) Pleiadenbrug naar het noorden toe tot de sluis bij Dorkwerd. De plekken zouden zodanig gekozen moeten worden dat ze niet alleen stedenbouwkundig goed ingepast zijn, maar ook in de buurt van basisinfrastructuur liggen. Walgebruik c.q. voorzieningen op de wal (bv. schuurtjes) niet toe te staan, het in de clusters toe te stane type schepen betreft (per definitie) varende traditionele schepen.

Afhankelijk van de vraag hoe dicht de clusters bij basisnutsinfrastructuur liggen en of er toch nog iets nodig is aan andere voorzieningen zoals (bereikbaarheid van) parkeervoorzieningen, worden de kosten per plek voorshands ingeschat op tussen de f 30.000,-- en f 50.000,--. Als er op die manier 4 clusters van 4 schepen (16 plekken) gerealiseerd kunnen worden tegen gemiddeld f 40.000,-- aan kosten, belooft de investering in het Reitdiep ruim 6 ton i.p.v. de in het voorgaande aangegeven 2 miljoen. Daarmee gaat de totaal benodigde investeringsomvang voor de uitvoering van de structuurschets Watergang van 12,5 miljoen terug naar 11,1 miljoen, met een navenante vermindering van de (jaarlijkse) behoefte aan uitvoeringsmiddelen. Uitgangspunt bij het bovenstaande blijft wel om in het Boterdiep plekken voor woonarken te realiseren met een compleet voorzieningenpakket, en de (voorgestelde alternatieven) Noord Willemskanaal op hetzelfde voorzieningenniveau als de daar bestaande plekken te realiseren. Op die manier ontstaat er een driedeling in het nieuwe aanbod: Reitdiep vaarweg met plekken met minimale voorzieningen voor varende (niet-kwetsbare / traditionele) schepen, Noord Willemskanaal met plekken met een completer voorzieningenpakket voor varende (niet-kwetsbare / traditionele) schepen, en het Boterdiep met plekken voor (niet varende) grotere en luxere woonarken.

## **V. Conclusie**

Gelet op het bovenstaande concludeert de projectleiding Watergang dat het voor een volledige uitvoering van het (meerjareninvesterings)programma Watergang nodig is de budgettering te verhogen naar 12,5 miljoen gulden (c.q. 11,1 miljoen), als gekozen wordt voor het realiseren van ligplaatsen met minimale voorzieningen in de vaarweg Reitdiep aan benodigde uitvoerings / investeringsmiddelen.

Daartoe zou het volgende besloten moeten worden:

1. de aanpak Watergang bestaand en nieuw volledig uit te voeren, maar het niveau van de "aanpak bestaand" en "programma nieuw" terug te brengen tot de in deze notitie omschreven aanpak;
2. derhalve in te stemmen met het aangegeven meerjareninvesteringsprogramma voor de uitvoering van de structuurschets Watergang (m.u.v. de apart te financieren aanpak Woonschepenhaven);
3. de uitvoeringsperiode waarover de financiering beschikbaar moet komen, te verlengen tot (ten hoogste) 10 jaar, zodat er per jaar (gemiddeld) ongeveer 1,5 miljoen gulden aan middelen beschikbaar moet komen (0,25 miljoen aan voorbereidingskosten en 1,25 miljoen aan uitvoeringskosten); dan wel 1,35 miljoen (0,25 miljoen voorbereiding en 1,1 miljoen uitvoering) jaarlijks gemiddeld, als gekozen wordt voor ligplaatsen met minimale voorzieningen in de vaarweg Reitdiep;
4. de komende claims op de keuzenota op deze leest te schoeien; en
5. daarbij bij de eerstkomende ronde keuzenota een inhaalslag voor het 1<sup>e</sup> programmajaar te maken.

<b>Bestaande liggebieden</b>					<b>Tabel 1</b>
<b>Kanaalvak</b>	<b>Aantal ligplaatsen</b>	<b>Kosten fl.</b>	<b>Kosten per ligplaats</b>	<b>Oeverbesch. OW</b>	<b>Bijzonderheden</b>
RDB Collenius - Spoorbrug	14 (meest varende schepen)	1.084.000,-	77.500,-	• ca. 650.000,-	Stedenbouwk. Plan Wilhelminakade fase 2
RDB Plantsoen-Colleniusbrug	33 (meest varende schepen)	742.000,-	22.500,-	• ca. 720.000,-	Wilhelminakade fase 1 / Hofstede de Grootkade
<b>Totaal Reitdiep bestaand</b>	<b>47</b>	<b>1.826.000,-</b>	<b>40.000,-</b>		
<b>WSD Oude Winschoterdiep</b>	<b>50 (arken + varende schepen)</b>	<b>1.810.000,-</b>	<b>36.000,-</b>		4 schepen eruit, alsmede complete herschikking
<b>NWB Noordwill. kan. t.o. Seatrade</b>	<b>6 (varende schepen)</b>	<b>61.000,-</b>	<b>10.000,-</b>		afroning aanleg liggebied
DR noord. en oost. Diepenring	85 (meest arken)	170.000,-	2.000,-		Noorderh: geen maatregelen. Oosterh. n.v.t.
DR Verbindingskanaal	40 (meest varende)	80.000,-	2.000,-		nog niet gerekend: evt. afstapplaats charters
DR Zuiderhaven	3 (extra charterligplaatsen)	105.000,-	35.000,-		t.b.v. evt. extra/nieuwe charterligplaatsen
<b>Totaal Diepenring</b>	<b>128</b>	<b>355.000,-</b>	<b>2800,-</b>		
<b>BDB Boterdiep bestaand</b>	<b>40 (arken + varende schepen)</b>	<b>885.600,-</b>	<b>22.000,-</b>	• ca. 1.412.000,-	Incl. sluisdeur en parkeren
EK Eendrachtsskanaal	?	-	-		Geen maatregelen / geen raming
HD Hoendiep tot aan het spoor	25 (arken)	1.041.100,-	41.500,-		2 schepen eruit en herschikken overige.
HD Hoendiep t.o Suikerunie	6 (arken)	331.200,-	55.000,-		Alleen nodig als blijkt dat ze er kunnen blijven.
HD Hoendiep Energieweg	10 (meest varende schepen)	449.800,-	45.000,-		
<b>Totaal Hoendiep</b>	<b>41</b>	<b>1.822.100,-</b>	<b>44.500,-</b>		excl. UT-delfiaweg
<b>OHK Oosterhamrikkanaal</b>	<b>25 (meest varende schepen)</b>	<b>738.600,-</b>	<b>29.500,-</b>	• ca. 400.000,-	incl.golfbreker t.b.v. van Starckenborghkanaal
<b>Totalen bestaande liggebieden waar maatregelen te treffen</b>	<b>337 ligplaatsen</b> exclusief woonschepenhaven; apart te financieren	<b>7.498.300,-</b>	<b>22.250,-</b>		<b>Beschikbaar budget voor aanpak bestaand vanuit watergang (excl oeverbeschouwing):</b> 7x500.000,-= 3.500.000,-/ 8x500.000,-= 4.000.000,-

<b>Nieuwe ligplaatsen</b>					Tabel 2
<b>Kanaalvak</b>	<b>Aantal ligplaatsen</b>	<b>Kosten fl.</b>	<b>Kosten per ligplaats</b>	<b>Oeverbesch. OW</b>	<b>Bijzonderheden</b>
RDN 1 Reitdiep tussen Pleiaden- Plataanbrug	16 ?	1.280.000,- + nutsvoorz. 750.000,- = 2.030.000,-	127.000,-		Langs Paddepoel noord = ecologische zone
RDN 2 ten Noorden van Plataanbrug	14	1.120.000,-+ nutsvoorz.. 3.750.000,-= 4.870.000,-	350.000,-		Langs Zernike (oostzijde) =ecologische zone.
<b><i>Reitdiep nieuw totaal</i></b>	<b>30</b>	<b>6.900.000,-</b>	<b>230.000,-</b>		
BDN Boterdiep bij Intratuin	3	150.000,-	50.000,-	• zie voor onder BDB	
BDN tegenover ecologische zone Beyum	10	500.000,-+ nutsvoorz. 500.000,- = 1.000.000,-	100.000,-		
<b><i>Boterdiep nieuw totaal</i></b>	<b>13</b>	<b>1.150.000,-</b>	<b>88.500,-</b>		
<b><i>Evt. alternatieven</i></b>					
NWN 1 Noordwillems kan. tussen ringweg en v. Iddekingebrug	10	800.000,- + nutsvoorz. 750.000,- = 1.550.000,-	155.000,-		Aan de oostelijke oever analoog aan de Julianaweg
NWN 2 uitbreiding liggebied Hoornsedijk	4	200.000,-	50.000,-		Van 6 naar 10 ligplaatsen uit te breiden
<b><i>NW kan. nieuw totaal</i></b>	<b>14</b>	<b>1.750.000,-</b>	<b>125.000,-</b>		
<b><i>Totaaltellingen</i></b>					
Beleid (RDN+BDN)	43	8.050.000,-	187.200,-		
Nieuw beleid (NWN)	14	1.750.000,-	125.000,-		
<b><i>Totaal nieuw</i></b>	<b>57</b>	<b>9.800.000,-</b>	<b>172.000,-</b>		
<b><i>Ter vergelijk</i></b>					
Alleen BDN +NWN	27	2.900.000,-	107.400,-		
Alleen RDN 1	16	2.030.000,-			
BDN-totaal	13	1.150.000,-			
NWN-totaal	14	1.750.000,-			
<b>Totaal</b>	<b>43</b>	<b>4.930.000,-</b>	<b>115.000,-</b>		