

Notulen van de openbare vergadering van commissie van advies III voor ruimtelijk beleid, bouw- en woningtoezicht, wonen, verkeer en vervoer, milieu, gehouden op 12 april 2006 om 19.30 uur in het gemeentehuis te Emmeloord.

Aanwezig zijn: mevrouw H. Binksma-Martens (VVD) en de heren W.R. Bouma (CDA), F. Boundati (PvdA/GroenLinks), J.M. van der Est (PvdA/Groenlinks), L.G.M. Hermus (CDA), H.A.J.G. Kreeft (ONS), L.H.M. Lammers (ONS), J. Simonse (ChristenUnie/SGP), T. Tuinenga (P.U.) en G.J. Veldkamp (ChristenUnie/SGP), leden van de commissie

Wethouders: mevrouw T. Bij de Vaate-de Jong (CDA) en de heren A.H.T. van Meijel (CDA) en J.A. Ritsema (P.U.), wethouders
Voorzitter: de heer W. Haagsma
Commissiegriffier: de heer R. Onderstijn

1. Opening en mededelingen

De VOORZITTER opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom.

2. Vaststelling agenda

De VOORZITTER stelt voor het toegevoegde punt over de bruggen naar voren te halen en dit als eerste te behandelen gezien het feit dat hiervoor vijf insprekers zijn.

De commissie gaat hiermee akkoord.

De agenda wordt met inachtneming van deze wijziging vastgesteld.

3. Notulen van de vergadering van 8 februari 2006

De VOORZITTER merkt op dat het niet Vollenhoven is maar Vollenhove.

Mevrouw BINKSMA leest onderaan de laatste pagina dat het verslag 12 februari 2006 wordt vastgesteld. Dit moet 12 april 2006 zijn.

De notulen worden met inachtneming van deze wijzigingen vastgesteld.

4. Spreekrecht

De insprekers spreken in naar aanleiding van het feit dat negentien bruggen worden afgesloten.

De heer VAN WIEREN merkt op dat een deel van de polder hierdoor niet meer met een vrachtwagen kan worden bereikt, zelfs niet met een lege vrachtwagen, omdat de vooras al de 5.000 kg overschrijdt. Hoe moeten de producten dan worden afgevoerd en hoe wordt dit opgelost? Dit gebied moet het tenslotte hebben van agrarische producten. Kan een snelheidsbeperking wellicht een oplossing bieden? Kan het sneller worden opgelost? Hoe staat het met de juridische aansprakelijkheid, als men wel over de brug rijdt? Wie draagt de financiële gevolgen van het omrijden?

Er zijn nog meer knelpunten. Wanneer komt er een oplossing voor de rotonde bij de Karel Doormanweg? Het traject Randweg-Hannie Schaftweg is te smal en verzakt naar de sloot.

Door de omrijdroutes zullen gevaarlijke situaties ontstaan. Spreker denkt dan met name aan verkeer uit het buitenland dat goederen moet afhalen en de weg zal kwijtraken. De weg tussen Tollebeke richting Urk is nog niet aangepast en daardoor kan een vrachtwagen niet passeren zonder de stoerpranden te raken. Welke oplossingen zijn hiervoor?

De heer LANGEBEEKE merkt op dat er drie jaar geleden een onderzoek is geweest door bureau Westenberg waaruit is gebleken dat de bruggen in de polder niet veilig zijn. De gemeente wil niet aansprakelijk zijn voor eventuele ongelukken. Het vervangen van de bruggen zal ongeveer € 10 miljoen kosten en daarvoor was geen geld beschikbaar in de begroting. De LTO ziet het als een nalatigheid dat daarmee niet op dat moment is gestart.

LTO-Noord maakt bezwaar tegen het voorgenomen besluit van het college, omdat dit veel overlast veroorzaakt. Er zal veel en over lange afstanden moeten worden omgerekend door agrariërs, toeleveranciers, afnemers, loonwerkers en ook door de brandweer. Dit heeft een grote toename van directe en indirecte kosten als gevolg. Bovendien hebben geen overleg en belangenafweging plaatsgevonden.

De aansprakelijkheid wordt nu afgewenteld op de weggebruiker. Velen zullen echter toch gebruik maken van de bruggen. Als een weggebruiker toch door de weg zakt, wat zullen hiervan de consequenties zijn? Zijn de kosten voor herstel en vervanging van de brug dan voor de weggebruiker?

LTO-Noord vindt het onbegrijpelijk dat niet eerder tot vervanging is overgegaan. Zwaar verkeer is geen fenomeen van de laatste jaren. Diverse bruggen zijn opgelapt; dit geld had achter gebruikt kunnen worden voor vervanging.

Dit besluit zal een toename van zwaar verkeer op andere polderwegen en in de dorpen als gevolg hebben. Afnemers en toeleveranciers zullen gaan dwalen met als gevolg verkeersonveiligheid en dit terwijl de provincie pleit voor minder landbouwverkeer op de polderwegen. De gemeente zou dit besluit dus niet moeten nemen.

Snellere vervanging is volgens het college niet mogelijk in verband met de begrotings-systematiek. Spreker meent echter dat dit niet leidend mag zijn en verwacht een uiterste inspanning om de bruggen binnen één jaar te vervangen.

Indien dit besluit wel wordt genomen, zal de verkeersonveiligheid sterk toenemen en zullen de kosten voor de gedupeerden een veelvoud van de huidige kosten zijn in verband met de aansprakelijkheid.

Indien dit besluit wordt genomen, stelt LTO-Noord de gemeente aansprakelijkheid voor de extra kosten die de leden moeten maken.

De heer HERMANS, voorzitter van de KAVB kring Flevoland-Gelderland, heeft vorige week contact gehad met het college over dit voorgenomen besluit en is boos over de reactie die toen werd gegeven: het viel allemaal wel mee, er was geen geld, de borden waren een formaliteit, de gemeente moest zich indekken tegen aansprakelijkheid, maar de komende jaren zou er geld worden gereserveerd en worden overlegd met het waterschap voor de herstelplannen. In de Stentor las hij dat de nu nog verantwoordelijke wethouder weinig problemen verwacht, omdat van de wegen met de betreffende bruggen niet veel gebruik zou worden gemaakt.

In het seizoen rijdt bij een bloembollenteler ieder halfuur een volle kieper met bollen de dam op en met uitgezeefde grond de dam weer af, vaak van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Andere vrachtwagens komen fust brengen en bollen halen, kunstmest brengen en er rijden zandauto's op en neer om spoegrond op te halen. Als er dan drie van dergelijke bedrijven aan één weg zitten, wordt het behoorlijk druk. Door het omrijden moet één man met trekker en kieper extra worden ingezet in het seizoen. Dit kost € 60,00 per uur maal vijftig dagen van tien uur, totaal € 30.000,00. Voor het overige transport komt hier nog eens 20% bij met als gevolg een extra kostenpost van € 36.000,00 per jaar. Men kan dit een bollenteler niet aandoen en het lijkt hem dat niemand het deze teler dan kwalijk zal nemen dat hij zal proberen de schade op de nalatige te verhalen.

Het is al jaren bij de gemeente bekend dat deze bruggen niet meer voldoen aan de eisen van dit verkeer. Men moet er verkeerstechnisch gezien ook niet aan denken dat deze voertuigen moeten omrijden over een smalle weg als de Klutenweg om op de plaats van bestemming te komen. Het is begrijpelijk dat waarschijnlijk niet veel mensen zich iets aantrekken van de waarschuwborden, zolang er nog niemand door een van de bruggen is gezakt.

Volgens de gemeente is de veiligheidsmarge geen 50%. Dit betekent dus een maximale aslast van nog geen 6,6 ton, terwijl dagelijks voertuigen overheen rijden met een aslast van acht ton en meer en met een snelheid van 80 km per uur. Dan verwacht men toch niet dat een trekker met een volle kieper door een van deze bruggen kan zakken.

Als het college serieus meent dat deze bruggen een direct gevaar opleveren, had men hier met spoed maatregelen moeten treffen door bijvoorbeeld de oprit naar de brug zo te maken dat het deinen van de voertuigen op de brug wordt voorkomen. Er zit in het westen van Noordoostpolder een bedrijf dat dit graag doet.

Deze gemeente mag en kan zich dan ook niet van dit probleem afmaken door een bord te plaatsen: "verboden voor voertuigen met een asdruk van meer dan 3,3 ton" en dan stellen dat men is gewaarschuwd en de gemeente dus niet meer aansprakelijk is en eventuele schade op de veroorzaker zal verhalen. Het is immers al lang bekend dat deze bruggen hun beste tijd hebben gehad.

Ook het probleem dat er geen geld is, mag gezien het belang van heel veel bedrijven die de ruggengraat vormen van de polder, geen argument zijn om hier niet onmiddellijk met een adequate oplossing te komen. Wat moeten toeristen denken van de polder, die bekend staat als het modernste landbouwgebied van de wereld, terwijl ze tijdens de bollenroute vier keer uit de bus moeten om veilig over een bruggetje te kunnen rijden? Misschien vormt dit wel de grootste attractie of is het hilariteit, maar het geeft zeker niet de uitstraling aan Noordoostpolder die men voor ogen heeft.

Het motto van het nieuwe college is: "Voor de inwoners van de Noordoostpolder aan het werk." Laat ze de mouwen opstropen en beginnen.

De heer VAN DUN spreekt in namens Loonbedrijf Van Dun en Cumula, afdeling Flevoland. Zijn bedrijf maakt ongeveer vijftig verkeersbewegingen per dag met voertuigen die de toegestane aslast zullen overschrijden. Er zal dus veel meer moeten worden omgereden, 's ochtends vroeg en 's avonds laat met als gevolg problemen met de verkeersveiligheid. Er zal 50% meer door de dorpskern van Rutten, 30% meer door de kern van Creil en 25% meer door de kern van Espel worden gereden met alle gevolgen van dien. De wegen die dan worden bereden, zijn niet berekend op al dit extra verkeer.

Er zijn grote economische gevolgen, brandstofkosten en banden. Er zijn meer transportkniepers nodig voor hetzelfde werk.

Waarom zijn deze bruggen op hetzelfde moment afgeschreven? Nu zal men zo veel moeten omrijden dat afspraken met klanten niet kunnen worden nagekomen. Met de aanpak van dit probleem had begin vorig jaar al een aanvang moeten zijn gemaakt; dan hadden maatregelen kunnen worden genomen.

Mevrouw VERHEGGEN spreekt in namens het bestuur van Vereniging Dorpsbelang Rutten en namens de Ondernemersvereniging Rutten.

Onlangs heeft het college bekend gemaakt dat een aantal bruggen in dermate slechte staat is dat zware voertuigen niet meer over deze bruggen mogen rijden. Hoe is het mogelijk dat niet tijdig onderhoud is gepleegd? In haar ogen onbegrijpelijk gezien de gevolgen. De ondernemers en de bevolking zijn hiervan de dupe.

Rutten kent vier bruggen die worden verboden. Het Buma Gemaal vlakbij Lemmer is ook al verboden terrein. Met andere woorden: Rutten ligt ingesloten achter vijf bruggen. Dit betekent voor de jaren 2006-2010:

- overlast voor het centrum van het dorp en overlast voor wegen door gigantische transportbewegingen die normaal gesproken worden verdeeld over het hele buitengebied van het dorp;
- op te weinig wegen te veel transportbewegingen met nadelige gevolgen voor tegenliggers en (brom)fietsers;
- in de brief waarin de problematiek wordt uitgelegd, wordt gesproken over 'enig omrijden'. 10 tot 15 km omrijden is veel en niet 'enig'. De tijd en de kosten die dit met zich meebrengt zullen negatieve financiële gevolgen hebben voor veel bedrijven. Een ander punt is de vraag of klanten die naar Rutten toe moeten komen wel willen omrijden of een bedrijf buiten Rutten zoeken dat wel bereikbaar is. Ook dat zal enorme economische gevolgen hebben. Voor de ondernemers is dit niet acceptabel;

- al deze extra kilometers zijn extra belastend voor het milieu.
 - ook de brandweer krijgt aanrijdproblemen en die gevolgen kunnen desastreus zijn.
- Praktisch gezien betekent dit voor het dorp dat het vrachtverkeer dat van de snelweg komt via Bant en Creil naar Rutten zal moeten komen en dus midden door het dorp zal gaan.

Landbouwverkeer uit Rutten dat naar Tollebeke moet mag niet over de Weg van Ongenade maar moet door Creil rijden. Weet men hoe smal en kronkelig die weg is? Landbouwvoertuigen die vanuit het centrum naar de Veneweg moeten, moeten nu via Creil, Noorderringweg, Weg van Ongenade en het Venepad naar de Veneweg.

Gebruikers van landbouwvoertuigen verwachten van het college en van de gemeenteraad op zeer korte termijn een plan om deze problematiek op te lossen.

De heer SIMONSE vraagt de heer Langebeeke om voorbeelden van plekken die voor de brandweer onbereikbaar worden.

De heer VAN DER EST vraagt om iets meer te vertellen van het onderzoek van drie jaar geleden.

De heer VELDKAMP vraagt om een onderbouwing van de percentages die de heer Van Dun aangeeft ten aanzien van het meer door dorpskernen moeten rijden. Om hoeveel bewegingen gaat het per dag?

Mevrouw BINKSMA vraagt wat een aannemelijke aslast is, zodat iets meer wordt toegestaan.

De heer LANGEBEEKE antwoordt dat de brandweer de Han Stijkelweg bij Nagele niet meer zal kunnen bereiken, omdat de brandweer een aslast van 12 ton heeft.

Een journalist van SBS 6 heeft gesproken met wethouder Ritsema die haar heeft verteld dat drie jaar geleden een onderzoek heeft plaatsgevonden door bureau Westenberg, waaruit is gebleken dat de bruggen toen al niet veilig waren.

De heer VAN DUN antwoordt dat de percentages niet zijn gebaseerd op metingen. Hij gaat uit van het aantal bewegingen dat zijn bedrijf en dat van collega's moeten maken. Een heel gebied tegen de dijk aan zal niet meer bereikbaar zijn. Men moet dan door Rutten heen. Vanaf Espel moet men door Creil heen, omdat de Noordermiddenweg en de Weg van Ongenade niet meer bereikbaar zijn vanuit Espel. Vanuit Espel is het grootste probleem de brug bij Frans Vos. De Zuidermiddenweg kan van beide kanten niet meer worden ingegaan en overigens is de Tollebekerweg ook niet meer bereikbaar. Het is nu nog een inschatting.

De heer VAN WIEREN antwoordt dat de wettelijke gewichten voor voorassen 9 ton zijn, leeg 5,5 ton. De trekas is 11,5 ton toegestaan gewicht. Voor een triplestel varieert het tussen 27 en 30 ton. Het gaat dus om voertuigen van 50 ton die elke dag door de polder rijden. Een aantal bedrijven zal dus niet meer bereikbaar zijn.

De heer TUINENGA vraagt of verkeersremmende maatregelen zullen helpen.

De heer VAN WIEREN antwoordt dat dit een technische vraag is. Bovendien is de vraag of de chauffeur de routes zal vinden. Hij heeft zelf gevraagd of het mogelijk is de aslasten te verhogen, als stapvoets wordt gereden.

De VOORZITTER dankt de insprekers en gaat over tot bespreking van dit punt.

De heer HERMUS vraagt hoe het zover is kunnen komen dat negentien bruggen slechts met een beperkte asbelasting worden vrijgegeven. Was dit niet eerder bekend? Waarom is nooit iets gedaan met de opmerkingen uit het meerjarig onderhoudsplan en waarom is men niet met een uitwerking van het onderhoud van de bruggen gekomen?

Hierover is in de commissie van december 2003 al gesproken en toen is ook een budget gegeven. Waarom speelt het nu en niet ten tijde van het groot onderhoud?

Mogen hulpverleningsvoertuigen en vuilniswagens wel gebruikmaken van de bruggen?

Transportvoertuigen zullen vaak moeten draaien op plekken waar dit niet mogelijk is. Is dit wel doordacht? Bovendien regelen ze vaak eenrichtingverkeer om onnodige passages te voorkomen. Dit zal nu vaak verkeerd gaan, omdat er veel doodlopende trajecten komen. Dit heeft als gevolg dat meer bermen kapot worden gereden.

Is er bestuurlijk overleg met het Waterschap geweest over het vervangen van bruggen door duikers?

Er ontstaan ongewenste routes. Bovendien zullen de beperkingen de maatregelen ten aanzien van De Groene traineren.

Door het vele omrijden zullen wegen meer slijten en meer bermen kapot gaan met als gevolg extra kosten.

Als men toch door een brug zakt, is de gemeente dan wel of niet aansprakelijk?

Waarom 3,3 ton terwijl er nu volle vrachtwagens over gaan? De constructieberekeningen en de kwaliteit van het beton geven aan dat de bruggen niet berekend zijn op de huidige belastingen. Het is triest dat dit aan het einde van de raadsperiode gebeurt, terwijl het rapport in november 2005 dit al aangaf. Tevens zijn er rapporten die aantonen dat dit in mei 2004 al aan de orde was. Graag een reactie.

Mevrouw BINKSMA merkt op dat duidelijk is dat dit al langer speelt. Het gaat om achterstallig onderhoud en het wordt tijd dat hieraan iets gebeurt. Moet dit echter op de voorgestelde wijze gebeuren? Er moet ook overleg zijn, want het is een groot project. Er moet in ieder geval een werkbare oplossing komen, waarbij veiligheid erg belangrijk is. Het verhogen van de aslast helpt blijkbaar niet veel, omdat de transportmiddelen veel zwaarder zijn.

Waarom moet deze operatie vier jaar duren? Is het toch over de bruggen rijden waar verbodsborden staan voor eigen risico van de gebruiker en hoe gevaarlijk is de situatie? Bovendien meent zij dat er verschil zal zijn tussen de bruggen.

De heer VELDKAMP vraagt of in het onderzoek ook de beweegbare bruggen in de dorpen zijn meegenomen. Wat is de oorzaak van de maatregel? Is dit een gevolg van achterstallig onderhoud of van onderdimensionering van de bruggen ten tijde van de bouw? Indien dit laatste het geval is, kunnen de kosten dan op het rijk worden verhaald?

De heer LAMMERS vraagt hoe lang het college bekend is met de oplopende achterstanden. Ook hij vraagt naar de juridische consequenties in het geval van calamiteiten.

Is het mogelijk om de periode van renovatie in te korten, zodat de meeste problemen snel zijn verholpen en hoe is de prioritering?

De heer VAN DER EST vraagt wat het college onder een korte termijn verstaat, aangezien gesproken wordt over gefaseerde vervanging tussen 2006 en 2010. Komen er na deze bruggen nog meer betonnen bruggen?

Wethouder de heer RITSEMA antwoordt dat het college in de veronderstelling was dat met groot onderhoud kon worden volstaan voor het laten voldoen aan de huidige eisen van het weggebruik. Via de aannemer kwam echter het signaal dat onderhoud geen voldoende oplossing zou zijn. Vervolgens heeft bureau Westenberg nader onderzoek gedaan naar de constructie van de bruggen. Het rapport gaf aan dat de constructie van de bruggen niet was berekend op de huidige asbelastingen. Men kon zich dit niet voorstellen, want de bruggen waren van het rijk overgenomen en het rijk had dit nooit gemeld. De berekeningen zijn daarom nog twee maal getoetst en ook deze toetsingen gaven aan dat de belastingen zijn zoals in het besluit wordt aangegeven. Als dit eerder was geconstateerd, zou het toenmalige bestuur dezelfde besluiten moeten nemen ter bescherming van de gebruiker zelf en ter bescherming van de gemeente in verband met aansprakelijkheid. Op het moment dat dit probleem wordt geconstateerd, gaat het om het nemen van een maatregel van de ene op de andere dag. Men wist het namelijk niet eerder.

Het is geen gevolg van achterstallig of verkeerd onderhoud. Het heeft te maken met de constructie van de bruggen.

Toen de bruggen in 1991 min of meer gedwongen zijn overgenomen, is de constructie van de bruggen niet gemeld, terwijl ze toen al te zwaar werden belast. De vraag is of de gemeente dan maar moet afwachten tot alle bruggen zijn vervangen zonder dit besluit te nemen. Hij denkt dat dit onverantwoord gedrag zou zijn. Men kan echter zienswijzen inbrengen, waarna het college een definitief besluit zal nemen.

Er is een onderzoek ingesteld naar de mogelijkheid om met voorlopige maatregelen extra tijdelijke versterking kan worden bereikt, met name op strategische plekken. Hij hoopt hierover over twee weken meer informatie te hebben.

Er is een collegevoorstel over vervanging van de bruggen in voorbereiding met de benodigde kredieten en de wijze van financiering. Hij verwacht dat het college hierover dinsdag een besluit zal nemen. Vervolgens zal het college met een voorstel bij de raad komen. Wil de commissie het college groen licht geven, zodat het na dinsdag al kan starten met de voorbereidende werkzaamheden, zodat zo snel mogelijk kan worden begonnen met het aanbesteden? Ook wordt dan gekeken naar de prioritering.

Bij de overdracht is dus niet gesproken over de asbelasting. De vraag is ook niet gesteld, omdat toen al veel zwaardere lasten dan de huidig toegestane lasten over de bruggen gingen. Het is hem echter duidelijk geworden dat toen besluiten moesten worden genomen over de inrichting van Noordoostpolder (dus voor 1940) besluiten zijn genomen over de constructies van de bruggen en de afmetingen en de gewichtsklassen. Dit betrof de vaste en de beweegbare bruggen. De bruggen in de polderwegen hebben toen klasse C gekregen. Dat betekent dat men niet overwegend zwaar verkeer verwachtte en dat men uitging van een totaalbelasting van 20 ton. Dit geeft aan dat er geen sprake is van onderdimensionering, van achterstallig onderhoud of van verwijtbaar gedrag van de gemeente, omdat de bruggen nog steeds een hogere toegestane aslastberekening hebben dan waarop ze feitelijk zijn geconstrueerd. Wel rijst de vraag in hoeverre het mogelijk is het rijk hierop aan te spreken en dit zal juridisch worden onderzocht.

Het gaat niet om een periode van vier jaar. Hij gaat ervan uit dat in het vierde kwartaal van 2006 met de uitvoering kan worden gestart. Het is echter niet handig om in één jaar negentien bruggen te vervangen, want dan gaat de polder echt op slot. Dat moet dus gefaseerd gebeuren en het college gaat uit van een periode van drie jaar.

Spreker denkt dat het probleem van het keren kan meevallen, als de betrokkenen op de juiste manier worden geïnformeerd. Er zullen plattegronden komen met aangegeven routes die aan de betrokkenen ter beschikking kunnen worden gesteld.

Er is al vaker met het waterschap gesproken. Dit is van mening dat de huidige doorstroombreedte van een vaart of tocht ook bij vervanging van een brug moet worden gehandhaafd. Het college wil hierover echter nog eens discussiëren met het bestuur van het waterschap om te bewerkstelligen dat een hoge brug door een brugduiker kan worden vervangen.

Het college neemt nu zijn verantwoordelijkheid, niet alleen door het nemen van dit besluit maar ook door het nemen van een besluit over het vervangingsplan.

De problematiek speelt niet bij de beweegbare bruggen, omdat bij die bruggen bij de overdracht al maatregelen zijn genomen.

De te plaatsen borden met de aslast zijn witte borden met een rode rand, verbodsborden. Als de weggebruiker dit negeert, begaat hij een verkeersovertreding. Als de brug dan inzakt, kan de weggebruiker aansprakelijk worden gesteld voor de schade aan de brug.

De heer VAN DER EST vraagt waarom het college geen overleg heeft gevoerd en deze maatregel eenzijdig heeft genomen.

De heer HERMUS heeft gevraagd of er bestuurlijk overleg met het waterschap is geweest en hij heeft gevraagd naar vervanging door duikers.

Hij twijfelt aan de juridische status in verband met eventuele nalatigheid. In mei 2004 zijn de rapporten gemaakt en daarmee is tot een paar weken geleden niets gedaan. Is een oplossing mogelijk om andere gebieden vrij te geven?

Hij vraagt het college hiermee creatief om te gaan.

De heer LAMMERS hoort dat men meende dat het in het reguliere onderhoud kon worden meegenomen. Welke informatie had het college om tot die veronderstelling te kunnen komen in 2004? Zijn bij de overname de rapporten wel bekeken?

Mevrouw BINKSMA vraagt of het mogelijk is vrijstellingen te verlenen aan direct gedupeerden en om de grootste knelpunten zo snel mogelijk aan te pakken.

Wethouder de heer RITSEMA heeft aangegeven waarmee het college is geconfronteerd. De wegbeheerder moet dan de benodigde maatregelen treffen. Overleg verandert dat niet.

De heer VAN DER EST antwoordt dat de LTO dat heeft gemist en wellicht door overleg tot andere afwegingen zou zijn gekomen. Hij vindt dat een gemiste kans. Waarom is dat niet gebeurd? Nu is er sprake van commotie en voelen mensen zich niet betrokken. Dat had wellicht kunnen worden voorkomen door overleg.

Wethouder de heer RITSEMA antwoordt dat overleg het besluit niet zou hebben veranderd. Wel is hij het eens met de opmerking dat overleg commotie had kunnen voorkomen. Het zou de feiten echter niet hebben veranderd.

Het college is voornemens met het bestuur van het waterschap te praten over de nieuwe richtlijnen van het waterschap.

De heer HERMUS heeft gevraagd of naar aanleiding van de commissievergadering van 2003, waarin is aangegeven dat overleg zou plaatsvinden, of toen al bestuurlijk overleg heeft plaatsgevonden.

Wethouder de heer RITSEMA antwoordt dat het overleg waarover toen is gesproken betrekking had op ambtelijk overleg. Dat heeft de nieuwe richtlijnen opgeleverd. Het college is van mening dat daarover moet worden gediscussieerd met het bestuur van het waterschap om te bezien of die zo strak moeten worden toegepast als uit het ambtelijk overleg is gebleken.

De heer HERMUS vraagt waarom dat niet eerder is gebeurd. Dit speelde al in 2003 en de problemen kwamen in de rapporten van 2004 ook al duidelijk naar voren.

Wethouder de heer RITSEMA antwoordt dat het college in 2003 voornemens was te bezien welke bruggen zouden kunnen worden vervangen door een brugduiker. Op dat moment waren de nieuwe richtlijnen er nog niet. Die zijn in de loop van 2005 geformuleerd. Hij daagt de heer Hermus uit via een juridische procedure de juridische status aan te vechten. Een verbodsbord blijft een verbodsbord. Bovendien is er geen sprake van nalatigheid.

Vrijstelling voor direct gedupeerden zou een vrijstelling met betrekking tot de aslastbeperking moeten zijn. Dan praat men over aanpassing van de verantwoordelijkheid van de gemeente en over de risico's die men dan neemt. Betrokkenen hebben de gelegenheid een zienswijze in te brengen en met inachtneming van die zienswijzen zal een definitief besluit moeten worden genomen. Bovendien wordt onderzocht of de bruggen in strategische routes zo kunnen worden versterkt dat zij het huidige verkeer kunnen verwerken.

De heer Hermus meent dat het college een lijk in de kast achterlaat. Hij spreekt dat tegen, want het college heeft zich altijd ingezet om deze problematiek voor de collegewisering in beeld te hebben en daarover besluiten te nemen.

Er zijn geen rapporten uit 1991 over de vaste betonbruggen. Het toenmalige college meende dus dat de bruggen over te nemen die waren berekend op het actuele verkeersgebruik.

De VOORZITTER merkt op dat het college op 18 april a.s. hierover een besluit zal nemen. De commissie kan hiervoor een aantal overwegingen meegeven. Krijgt het college groen licht?

Mevrouw BINKSMA wil het eerst in de fractie overleggen, maar is wel van mening dat er iets moet gebeuren. In overleg met de betrokkenen moet de juiste prioriteit worden opgesteld en moet een concreet plan worden gemaakt.

De heer TUINENGA vraagt zo veel mogelijk bruggen zo snel mogelijk tijdelijk te versterken, zodat ze open kunnen blijven. Verder wil hij via de mail communiceren.

De heer SIMONSE meent dat er inderdaad iets moet gebeuren, maar niet te gehaast. Hij wil eerst in de fractie praten over nalatigheid, achterstallig onderhoud, tijdelijke versterkingen en de mogelijkheid om een deel van de kosten op het rijk te verhalen.

Wethouder de heer RITSEMA heeft al aangegeven dit te zullen laten bekijken.

De heer LAMMERS meent dat het goed is dat het college voortvarend aan de slag gaat. Wel wil hij weten welke extra kosten tijdelijke oplossingen meebrengen. Ook ziet hij graag een duidelijke prioritering. Hij geeft groen licht.

De heer VAN DER EST lijkt het niet verstandig vooruit te lopen op een collegebesluit dat hij eerst wil zien. Hij vraagt de communicatiekanalen naar het waterschap en het LTO open te houden.

De heer HERMUS wil ook nog geen groen licht geven. Het college had in 2004 al met een voorstel kunnen komen.

5. Vragenuurtje

De heer TUINENGA memoreert dat eind vorig jaar een bestemmingsplan is goedgekeurd voor Chez André, waarvoor nog één probleem moest worden opgelost. Is dat inmiddels gebeurd?

De heer SIMONSE vraagt aandacht voor de fietsende schooljeugd in verband met het geplande onderhoud aan fietspaden. Het fietspad aan de zuidkant van de Urkerweg in Emmeloord wordt ook onderhouden. Dit zal gepaard gaan met omleidingen door woonwijken die niet op zo veel fietsers zijn ingesteld. Is erover nagedacht om het traject fietstunnel Espelervaart tot het viaduct Hannie Schaftweg in de schoolvakantie aan te pakken?

De heer BOUMA vraagt waarom de gemeente afwezig was bij een bespreking over het landbouwontwikkelingsplan voor de boeren rondom Schokland.

Met betrekking tot het eventueel niet doorgaan van de Zuiderzeespoorlijn vraagt hij of het college afwacht of actief bezig is.

Er is bepaald dat voor permanente bewoning van vakantiewoningen het gemeentelijk beleid voor 2003 maatgevend is. Was het beleid van de gemeente vóór 2003 zodanig dat kan worden volgehouden dat het niet mag?

Mevrouw BINKSMA vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid in Ens. De doorgaande weg heeft twee kruispunten. Kan hier preventief iets worden gedaan met zebrapaden of verkeersregelaars, omdat aan beide kanten van de weg scholen liggen? Bij een van die kruispunten staan twee bomen die een goed zicht belemmeren. Is het mogelijk die te rooien?

Kan de gemeente iets doen aan de Greenery?

De heer VAN DER EST vraagt of er klachten zijn gekomen over groenafval in het groene kwadrant en zo ja, worden er maatregelen genomen?

Wethouder mevrouw BIJ DE VAATE vraagt de fracties een verhaal te lezen over het omgevingsplan van de provincie en zo nodig een reactie te geven richting provincie, zoals het college ook doet.

De heer Boeké is een aanbod gedaan en er is meerdere malen contact gehad met zijn adviseur die nog een aantal zaken wil bekijken. Het college is daarmee akkoord gegaan. Zij heeft verder nog niets concreets gehoord.

In december 2004 is het beheersplan Schokland getekend, waarbij iedereen eigen taken heeft. Het landbouwontwikkelingsplan zou worden opgesteld door de landbouworganisatie, de provincie en Domeinen. In het bestemmingsplan is aan de orde geweest de aanlegvergunning op Schokland. Niemand heeft daartegen bezwaar gemaakt. In de discussie over het landbouwontwikkelingsplan was vrij veel kritiek op het bestemmingsplan landelijk gebied, waarover echter al een besluit was genomen. Dit heeft ertoe geleid dat twee ambtenaren nog eens met die groep hebben gesproken over wat daar al dan niet volgens het bestemmingsplan kan.

Zij heeft de heer De Bruin gesproken en hem gezegd dat hij nog eens moet kijken naar het omgevingsplan, want daarin wordt erg vooruitgelopen op het landbouwontwikkelingsplan in verband met de archeologische waarden. Het heeft echter geen zin dat de gemeente daar steeds bij is.

De heer BOUMA denkt dat er sprake is van een communicatiestoornis, aangezien LTO blijkbaar wel verwacht dat de gemeente erbij is.

Wethouder mevrouw BIJ DE VAATE heeft al een aantal maal gevraagd te mogen uitlegen hoe het zit. Zij denkt dat de LTO zijn werk niet goed doet, als men niet weet wat er is aangepast naar aanleiding van inspraak.

In contracten is vastgelegd dat vakantiewoningen niet permanent mogen worden bewoond. Overigens voldoen de chalets in het groene kwadrant niet aan de bouwverordening; er mag dus niet permanent worden bewoond. Hierover zijn regelmatig contacten geweest en er zijn brieven gestuurd met de mededeling dat permanente bewoning niet mogelijk is.

De heer BOUMA vraagt of er een dossier is dat aantoont dat voor 2003 actief is gehandhaafd.

Wethouder mevrouw BIJ DE VAATE antwoordt dat een dossier niet nodig is.

De gemeente is bezig met de bestemmingsplanaanvraag van Ballast Nedam. Zodra dat geregeld is, zal de Greenery worden gesloopt, maar daarvoor moet eerst duidelijk zijn dat er niet te veel bezwaren komen tegen het bestemmingsplan.

Wethouder de heer RITSEMA antwoordt dat de klachten in het kader van de integrale handhaving worden meegenomen.

In het overleg met de gedeputeerde is duidelijk geworden dat de provincie in de eerste helft van 2006 maatregelen wil treffen op de Baan, zodat voetgangers op twee plaatsen op de Baan zo veilig mogelijk kunnen oversteken.

Hij is van mening dat de bomen de verkeersveiligheid niet belemmeren. Hij ziet dan ook geen aanleiding om ze te rooien.

Ten aanzien van het fietspad van de Urkerweg wordt de suggestie meegenomen.

De vragen over de Zuiderzeelijn horen in commissie I. Het college heeft echter ook kennis genomen van de verwachten besluitvorming. Het college beraadt zich op zijn positie, met name wat betreft het aanspraak maken op vrijvallende middelen die waren bedoeld voor de Zuiderzeelijn ter versterking van de economie van het noorden, waartoe Noord-oostpolder ook wordt gerekend. Hierover zal op zo kort mogelijke termijn verdere informatie worden verstrekt. De commissie mag ervan uitgaan dat het college hier bovenop zit. Er wordt zo mogelijk met andere belanghebbenden samengewerkt.

De heer BOUMA vraagt op korte termijn schriftelijk antwoord van de burgemeester over de gevolge lijn.

Wethouder de heer RITSEMA vervolgt dat het college zich beraadt en zaken inventariseert, waarvoor Noordoostpolder wil gaan. Het lijkt hem niet verstandig daarop vooruit te lopen.

Mevrouw BINKSMA merkt op dat er best twee bomen weg kunnen.

Wethouder de heer RITSEMA kent de situatie. Hij is van mening dat het geen onveilige situatie is, omdat men toch moet stilstaan. Dit wordt bevestigd door verkeersdeskundigen.

De VOORZITTER sluit dit punt.

6 Agendapunten

6.1 Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan "De Zuidert 2004"

De heer BOUMA vraagt waarom is gekozen voor een extra stedenbouwkundig onderzoek. Hij staat achter het voorstel.

De heer TUINENGA sluit zich bij deze vraag aan.

Wethouder mevrouw BIJ DE VAATE antwoordt dat Witpaard en partners de actualisering van het bestemmingsplan begeleidt. Dan is het logisch dat men hiernaar kijkt.

De heer VAN DER EST benadrukt dat hier een goede oplossing is gevonden.

Mevrouw BINKSMA merkt op dat in het stuk staat 10 juni 2006. Dit moet 2005 zijn.

Commissie van advies III adviseert positief. Het voorstel wordt als hamerstuk geagendeerd voor de raadsvergadering.

6.2 Kredietaanvraag ten behoeve van aansluitingen in het buitengebied

De heer TUINENGA merkt op dat twee locaties moeten worden aangesloten op de riolering. Stel dat een riolering wordt aangelegd bij de heer Daniëls die dan langs een locatie komt op minder dan 40 m van die riolering. Moet die locatie dan ook worden aangesloten?

Mevrouw BINKSMA vraagt hoe de verhouding is tussen aansluitingskosten voor particulieren en deze bedrijven.

Zij meent dat goed is gecommuniceerd met de eigenaren.

De heer BOUMA memoreert dat er vorig jaar een optie was om beide percelen bij het Geomaticapark aan te sluiten op de riolering. Begrijpt hij dat de oplossing richting Vollenhove van de baan is en dat wordt gekozen voor het aansluiten op het eigen systeem?

De heer VAN DER EST vraagt hoe het komt dat de twee eigenaren akkoord zijn, terwijl ze de eigen bijdrage nog niet kennen.

Wethouder de heer VAN MEIJEL antwoordt dat ze die wel kennen, al is het behoudens goedkeuring van de raad. Beide eigenaren hebben getekend.

De aansluiting van het cluster NLR/Geomaticapark moet nog nader worden uitgewerkt. Met name het boren onder het Vollenhovermeer is vrij kostbaar. Het waterschap heeft met betrokkenen afspraken gemaakt over ibatisering, maar er schijnen nieuwe systemen te komen, waardoor het prijsverschil tussen ibatiseren en riolering bijna wegvalt en dan is er toch een voorkeur voor het aanleggen van riolering. Op het moment dat NLR en het Geomaticapark worden aangesloten, komt er een kredietvoorstel bij de raad.

De heer BOUMA meent dat dan wordt gevraagd akkoord te gaan met een kredietvoorstel en een aanleg, terwijl het vervolg nog niet helder is.

Wethouder de heer VAN MEIJEL beaamt dit, maar er is gekozen voor een goed ondernemersklimaat en de ondernemer niet te laten wachten.

Er is geen directe relatie tussen aansluitkosten voor bedrijven en particulieren. Er zijn landelijke en lokale bedragen voor particulieren. Voor bedrijven heeft men te maken met de vermelde tabel. Dichtbij is het goedkoper dan veraf. Er is wel gekeken naar reeds gebruikte bedragen. Die waren f 12.500,00 en dat is nu € 5.672,00. Dat is geïndexeerd. Er is gekozen voor het gedeeltelijk laten betalen in verband met een goed ondernemersklimaat. Als de bedrijven de volle rekening van € 62.000,00 moeten betalen, gaan de plannen niet door. Daarom is gekozen voor de in het verleden ingezette lijn. Er zal in de toekomst wel een discussie komen over de vraag of dit beleid moet worden aangepast.

Aanliggende woningen die binnen 40 m vallen, vallen binnen de aansluitkosten van € 6.800,00 waarvoor een provinciale ontheffing is en moeten worden aangesloten.

De heer TUINENGA meent dat mensen zo voor het blok worden gezet.

Wethouder de heer VAN MEIJEL antwoordt dat dit het door de raad vastgestelde beleid is. In het toenmalige raadsvoorstel zijn de Kraggenburgerweg en de Vollenhoverweg zelfs concreet genoemd en daarmee heeft de raad ingestemd.

De heer TUINENGA vraagt of de heer Boeké wordt meegenomen in de onderhandelingen.

Wethouder de heer VAN MEIJEL beaamt dit. Men moet naar een totaaloplossing kijken.

Commissie van advies III adviseert positief. Het voorstel wordt als hamerstuk geagendeerd voor de raadsvergadering.

7. Sluiting

De VOORZITTER sluit de vergadering om 22.00 uur.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 10 mei 2006

De griffier

De voorzitter