

Onderwerp Ontwikkelagenda voor de stad
Ruimtelijk economische strategie 2015-2018

Steller Claudia Boon/ Alfred Kazemier

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 7624 Bijlage(n) 2 Ons kenmerk 4688523
Datum 12-10-2014 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In 2014 passeerden we de grens van 200.000 inwoners. We verwachten dat de stad ook de komende 15 jaar nog flink groeit naar 220.000 inwoners in 2024¹ en rekening houdend met de voorgenomen herindeling kan het aantal inwoners nog verder toenemen. Deze groei kunnen we op sommige plekken opvangen, maar we zien een toenemende druk op ruimte en voorzieningen ontstaan. Dit vraagt om innovatieve oplossingen en strategische keuzes. Het is noodzakelijk dat we economische, sociale, ruimtelijke en infrastructurele ambities meer op elkaar afstemmen. En dat betekent dat we hard moeten werken aan het structureel versterken van onze werkgelegenheid. Met de manifestatie Let's Gro halen we slimme ideeën en suggesties op. De opbrengst van deze manifestatie plaatsen we in het perspectief van de toekomst van de stad: wat komt er op ons af, hoe gaan we daarmee om? Dit vraagstuk verlangt creativiteit en denkracht. Ook van buiten. Wij willen het gesprek met uw raad aangaan én met alle betrokken partijen in de stad en regio.

Wij presenteren u jaarlijks het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Structuurvisie Stad op Scherp. Doel van dit jaarlijkse uitvoeringsprogramma is het realiseren van de ruimtelijk economische uitgangspunten van de Structuurvisie Stad op Scherp, die door uw raad in 2009 is vastgesteld. In 2015 gaan we een complete agenda maken. Deze brief loop vooruit op deze agenda en heeft als titel *Ontwikkelagenda voor de Stad* met als ondertitel *Ruimtelijk economische strategie 2015-2018*. U ontvangt tegelijkertijd het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015-2018 en het Meerjarenprogramma Wonen 2015.

¹ Bureau onderzoek en statistiek Gemeente Groningen

De stad floreert: volop kansen voor stad en regio

Investeren in de stad loont. Dat zegt het kabinet in zijn Miljoenennota. Steden zijn de fabrieken van de 21^{ste} eeuw. Uit diverse, internationale onderzoeken² blijkt dat steden de motor zijn tot vernieuwing. Bovendien herstellen stedelijke regio's zich wereldwijd het snelst van economische crises. Als de bevolking groeit nemen productiviteit, innovatie, consumptie en banengroei toe. Steden zijn zo een broedplaats voor innovatie en werkgelegenheid.

De verwachting is dat juist studentensteden de komende jaren groeien en werkgelegenheid aantrekken. Groningen is een jonge bruisende stad. Een op de vijf inwoners is (internationaal) student aan de Rijksuniversiteit Groningen of de Hanzehogeschool of volgt een Mbo-opleiding. De stad is bijzonder door haar compacte schaal, heeft goede sport-, kunst- en cultuurvoorzieningen, uitstekend onderwijs en een prettig woon-en leefklimaat.

Niettemin wijst recent onderzoek³ uit dat we de kwaliteiten van stad en regio beter moeten benutten en dat met de groei van de stad de werkgelegenheid niet automatisch meegroeit. De groeipotentie zit vooral in de kenniseconomie en komt van jonge en innovatieve bedrijven: de *spin off* naar het MKB en de maakindustrie. In een vergelijkend onderzoek naar het innovatiepotentieel van Nederlandse regio's is Groningen nu nog een middenmoter, maar we hebben alles in huis om door te stoten naar de top van innovatieladder.

Een grote onbekende is de impact die aardbevingen zullen hebben op onze stad. In de eerste plaats gaat het om veiligheid. Het komende jaar zal duidelijk worden welke opgaven er op ons afkomen op het vlak van woningbouw en versterking van bestaande gebouwen.

Voorwaarde: gedeelde ambitie en agenda

We hebben geconstateerd dat Groningen een stad is met twee gezichten. Dat maakt het extra noodzakelijk om samen te werken met onze partners vanuit een gedeelde ambitie en agenda. We willen de kenniseconomie in onze stad en regio versterken. Met als voornaamste doel mensen aan de onderkant en bovenkant van de arbeidsmarkt werk te kunnen blijven bieden. Kansen voor stuwende werkgelegenheid zijn kennis-en innovatie gerelateerde bedrijvigheid: elke nieuwe kennisbaan creëert 2,3 extra banen in andere sectoren. En elke vier studenten creëren één nieuwe baan. En dat is van wezenlijk belang voor de onderkant van de arbeidsmarkt.

² o.a. Mc Kinsey & Company *How to make a great City*, 2013, Montgomery, C. *Happy City*, 2014

³ Kwartaalbericht Regio's. ING Economisch bureau. *Innovatiepotentieel niet in alle regio's benut*, juni 2014

In de ambitie om de kenniseconomie te versterken staan we niet alleen. Het is de belangrijkste doelstelling van het onlangs afgesloten Akkoord van Groningen 3.0 met onze strategische partners RuG, Hanzehogeschool, UMCG en provincie Groningen. Deze doelstelling wordt ook gedeeld met de verschillende bestuurlijke samenwerkingsverbanden in de Noordelijke regio: regio Groningen-Assen met Eemshaven/Delfzijl, de NG4 – Groningen, Assen, Leeuwarden, Emmen – en binnen het Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN). Het realiseren van de doelstelling van het Akkoord 3.0 heeft dan ook een nauwe relatie met de – in SNN-verband opgestelde – Noordelijke Innovatieagenda en in het verlengde daarvan de Gebiedsagenda Noord Nederland 2040. We gaan onze lobby richting Den Haag, Brussel en Noord Duitsland versterken.

Gemeentelijke rol

Met deze gedeelde ambitie en agenda kan ieder vanuit zijn eigen rol keuzes maken. De rol van de gemeente is stimuleren, faciliteren en voorwaarden scheppen. Zodat de bestaande sterke sectoren, zoals de kennis- en zorginstellingen, MKB, dienstverlening, ICT, detailhandel, creatieve sector en toerisme zich verder kunnen ontwikkelen en nieuwe kansen ontstaan. Dit doen we door een gezamenlijke regionale agenda, een uitnodigend beleid dat letterlijk en figuurlijk ruimte biedt, een goede bereikbaarheid, verschillende woonmilieus die aansluiten op de vraag, een aantrekkelijke leefomgeving met een hoogwaardig aanbod aan cultuur en sport én een aantrekkelijke en dynamische binnenstad. Daarnaast ontwikkelen we nieuwe financieringsconstructies en geven we initiatieven de ruimte.

Ontwikkelagenda voor de Stad Ruimtelijk economische strategie 2015-2018. Wat zijn de opgaven?

Zoals gezegd: onze ambitie is groei en innovatie. Initiatiefnemers krijgen hier de ruimte om in (inter)nationaal perspectief met nieuwe ontwikkelingen voorop te lopen in een klimaat dat uitnodigt tot ondernemerschap. Hoe kunnen we talent, wetenschap, cultuur en economie met elkaar verbinden zodat jonge mensen verleid worden om hier te studeren, een bedrijf te beginnen en in stad en regio te willen blijven wonen en werken?

Ook moeten we ons voorbereiden op de ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke gevolgen van de groei. Waar kunnen we de groei opvangen? Welke consequenties heeft dat voor de bestaande stad en haar inwoners? Daar waar de stad haar ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke grenzen heeft bereikt, moeten we op zoek gaan naar vernieuwende strategieën hoe daarmee om te gaan.

1 Naar één economische agenda

De overheid creëert geen banen. Wel kan zij de juiste keuzes maken voor een goed ondernemersklimaat. Wij moeten onze rol helder definiëren en inzetten op de volgende opgaven:

- Stad en regio Groningen onderkennen als succesfactor in keuzegedrag van bedrijven, kenniswerkers en studenten;
- Innovatie en valorisatie bij het noordelijk MKB en *spin off* bij kennisinstellingen;
- Investeren in de beroepsbevolking en de kwalitatieve *mismatch* tussen onderwijs en arbeidsmarkt (*life long learning*);
- Samenwerking met het Noordelijk bedrijfsleven, overheden, kennisinstellingen, onderwijs en burgers;
- Doorontwikkeling naar een flexibele en uitnodigende overheid.

Samenwerken doen we in het Akkoord van Groningen 3.0, het Fonds en Convenant Ondernemend Groningen en met ondernemers in het nieuwe economische programma G-Kwadraat 2015-2019. Om mensen aan de onderkant van de arbeidsmarkt aan werk te helpen, werken we samen binnen de arbeidsmarktregio.

Wij ambiëren voor de komende jaren één samenwerkingsverband waarin de verantwoordelijkheid voor de economische koers voor stad en regio samenkomt. Naast bestaande partners maken ook het MBO (technisch), het Noordelijk bedrijfsleven en de eindgebruiker (Living Labs) daarvan nadrukkelijk deel uit.

Profilering en marketing richten we vanaf 2015 niet enkel op de toerist (Er gaat niets boven Groningen) en de student/kenniswerker (City of Talent) maar ook op het geïnteresseerde bedrijfsleven. We willen ‘Ondernemen in Groningen’ grotere bekendheid geven en gaan uit van de bijzondere kwaliteiten die onze stad te bieden heeft. We brengen dat in samenwerking met Marketing Groningen en de kennisinstellingen op een verhalende manier onder de aandacht. We benadrukken daarin de mooie kansen die Groningen aan de duurzame economie van de toekomst biedt: *biobased* en energieneutraal.

2 De slag om de internationale student en kenniswerker

De aanwezigheid van studenten is een belangrijke vestigingsfactor en daarmee bepalend voor de groei van de stad: hoger opgeleiden vestigen zich bij voorkeur in de buurt van andere hoger opgeleiden, bedrijven bloeien daar waar ruimte is voor creativiteit, innovatie en directe toegang tot talent. Om die reden vestigde het bedrijf IBM zich in onze stad.

Tot 2020 neemt het aantal studenten in de stad toe⁴. Door demografische ontwikkelingen is de verwachting dat het aantal Nederlandse studenten daarna stabiliseert. De RuG richt zich dan ook op de internationale student en kenniswerker: naar ruim 12.000 internationale studenten en 20% buitenlandse leden van de wetenschappelijke staf.⁵

⁴ Referentieraming Ministerie van OC&W 2014

⁵ Rijksuniversiteit Groningen *Naar 400 jaar passie & prestatie Strategisch plan Rijksuniversiteit Groningen 2010 - 2015*

Dat de aanwezigheid van internationale studenten en kenniswerkers ook financieel rendement oplevert voor de overheid, blijkt uit berekeningen van CPB: de totale netto opbrengst voor de overheid van buitenlandse studenten die na hun studie in Nederland blijven, is ongeveer 740 miljoen euro per jaar⁶. Voor Groningen valt dit positief uit gezien het relatief hoge aandeel internationale studenten en kenniswerkers: 30% van alle nieuwe medewerkers van de RuG is al afkomstig uit het buitenland.

Samen met onze kennisinstellingen en ondernemers profileren we Groningen als aantrekkelijke studie- en werkstad: *City of Talent*. De kennisinstellingen zetten als vanzelfsprekend in op excellent onderwijs. En eenzelfde inzet geldt voor de campusontwikkeling. Zij investeren de komende jaren fors in Zernike (*Energy*) en UMCG/Ebbingekwartier (*Healthy Ageing*). Gezamenlijk bouwen we aan de ontwikkeling van een *International Welcome Centre North*, om buitenlandse studenten en kenniswerkers wegwijs te maken. Het fungeert tevens als samenwerkingspartner voor buitenlandse universiteiten: internationale relaties zijn steeds bepalender voor bijdragen uit Europa.

Wij vinden het belangrijk om te investeren in de meertaligheid van de stad. Niet alleen in het onderwijs maar ook in de dienstverlening en bijvoorbeeld de bewegwijzering in de stad. Nu heeft bijvoorbeeld een Chinese student geen idee hoe hij van het Hoofdstation naar de binnenstad moet komen. Dit vraagt om een masterplan meertaligheid en een goede inbedding van internationale studenten en kenniswerkers in de nieuwe Binnenstadvisie.

Wij blijven werken aan een sterk cultureel profiel met ruimte voor podia, productie, talentontwikkeling en educatie. Als persoonlijke verrijking, maar ook als sociaal en economisch instrument. Kunst en cultuur maken de stad tot een magneet voor liefhebbers, toeristen, nieuwe bewoners, studenten, ondernemers en creatief talent. We investeren in de huidige Cultuurnota-periode tot 2017 1 miljoen euro extra. Volgend jaar maken we een nieuwe kadernota waarin we met de culturele partners verder invulling geven aan de kansen die Groningen biedt.

3 Groningse toplocaties: versterken kracht, massa en profilering

We willen optimale omstandigheden creëren op plekken waar mensen actief zijn, vernieuwen en experimenteren. De ruimtelijk-economische focus ligt daarom de komende jaren op Zernike, UMCG/Oosterhamrikzone, de Binnenstad en het Stationsgebied. We sluiten aan bij de strategische agenda's van RuG en Hanzehogeschool en UMCG: zij investeren in nieuwe huisvesting volgens het basisprincipe van drie campussen in de stad: *Energy* (Zernike), *Healthy Ageing* (UMCG/Ebbingekwartier) en de Binnenstad.

⁶ SER, *Make it in the Netherlands*, 2014.

Zernike campus

Zernike moet dé plek zijn waar wereldwijde kennis over energie voorhanden is en waar bedrijfsleven, kennisinstituten en overheid samen werken aan de energievoorziening van morgen. De *Energy Academy Europe* en het *Energy Transition Centre* zijn bepalende initiatieven. Onderzoekers, studenten en bedrijven werken hier samen aan nieuwe producten en diensten. De RuG en de Hanzehogeschool investeren fors in campusontwikkeling volgens de principes van kennisdeling, praktijkgericht onderzoek, ontmoeten en verbinden. Over de gebouwgrenzen heen: campusbrede voorzieningen - zoals winkels - en inspirerende omgevingen moeten de interactie bevorderen tussen studenten, medewerkers en bedrijfsleven.

We gaan met onze partners van het Akkoord van Groningen de ruimtelijke kwaliteit van Zernike verbeteren. We werken aan een stedenbouwkundige visie – gereed begin 2015 – en streven naar een model waarin RuG, Hanzehogeschool en wij verantwoordelijk zijn voor acquisitie en doorontwikkeling. De bereikbaarheid en de openbare ruimte van Zernike verdienen de komende periode extra prioriteit. Wij onderzoeken tevens de woningbouwmogelijkheden op de campus.

UMCG/Ebbingekwartier campus

Het UMCG is de grootste werkgever van Noord Nederland. Er werken ruim 11.000 mensen, jaarlijks zijn er 400.000 consulten, 300.000 verpleegdagen en komen er anderhalf miljoen bezoekers. *Healthy Ageing* en *Life Sciences* zijn met 22.000 banen inmiddels de grootste werkgelegenheidssector in Noord Nederland. Deze sector behoort tot de wereldtop en trekt internationale farmaceutische bedrijven aan, die een deel van hun *Research & Development* in Noord Nederland uitvoeren. Sinds de start van het *Centre of Expertise Healthy Ageing* is het aantal bedrijfsparticipaties binnen een jaar verdubbeld.

Naast het UMCG vestigt ook de RuG steeds meer van haar activiteiten in dit gebied, waaronder het *European Institute of the Biology of Ageing*, het Infoversum en het *University College Groningen* (UCG). Zowel de RuG als het UMCG hebben grootschalige investeringsplannen. Op de *Healthy Ageing* campus kijken zij naar mogelijkheden voor huisvesting van studenten van het UCG, promovendi en onderzoekers in een campusachtige setting. Het cultureel studentencentrum USVA vertrekt van de Munnekenholm naar dit gebied.

Het biedt kansen als wij aansluiten bij de investeringsplannen van deze kennisinstellingen. Een aantal vooraanstaande culturele instellingen is op zoek naar nieuwe huisvesting. We onderzoeken de mogelijkheid om samen met de RuG een cultureel kwartier te maken. Ook is de RuG actief op zoek naar mogelijkheden om in dit gebied sportfaciliteiten te bouwen of te huren. Dit kunnen we combineren met de inrichting van een sportieve openbare ruimte passend bij de nieuwe sporttrends zoals *urban bootcamps*. We willen deze kansen benutten, want wij willen dat deze economische groeibriljant tot volle wasdom komt. Wat ASML is voor Eindhoven is het UMCG voor Groningen.

De bereikbaarheid van het UMCG is dus een urgente opgave. De overname van de Ommelander Ziekenhuis Groep door het UMCG onderstreept dit: we verwachten nog meer verkeersbewegingen tussen stad en regio. Begin dit jaar besloten Rijk, provincie en stad om een nieuwe autoverbinding via de Oosterhamrikzone te betrekken bij de planstudie naar de aanpak van de versleten Gerrit Krolbrug. Deze brug wordt in 2019 vervangen. In het laatste kwartaal van 2015 moet een besluit vallen over de autobereikbaarheid van het UMCG via het oostelijk stadsdeel naar de Oostelijke Ringweg. We onderzoeken daarbij ook de kansen om de fiets meer ruimte te geven op de Korreweg. Een andere belangrijke kans die voorbereid wordt, is het busstation aan de Oostersingel ter hoogte van Bloemsingel 1. Dat wordt wat intensiteit betreft het derde OV-knooppunt van de stad.

Binnenstad

De binnenstad is het visitekaartje van Groningen. Naast de RuG, de Hanzehogeschool en het UMCG bepaalt het grote en brede aanbod van voorzieningen de aantrekkingskracht en vitaliteit van de Groningse binnenstad. In een ontspannen, historische setting - een groot pluspunt - is volop gelegenheid voor verblijf en ontmoeting, voor de door kenniswerkers gewenste combinatie van vermaak en kennisoverdracht: voedingsbodem voor *crossovers*, innovaties en *start-ups*.

We werken samen aan de voorbereiding van een nieuwe Binnenstadvisie. We sluiten aan bij lopende ontwikkelingen, zoals het Infoversum, de groei van het UMCG, de metamorfose van het Stationsgebied, het Groninger Forum en de vernieuwde oostwand van de Grote Markt. Doel is het functioneren van de binnenstad (Hereplein, A-Kwartier en Binnenstad-Oost) en in samenhang daarmee de aantrekkelijkheid, te vergroten. Een noodzaak in de steeds drukker wordende binnenstad. Want de concurrentie op de vrijetijdsmarkt neemt toe en consumenten zijn kritisch in het besteden van hun vrije tijd en het uitgeven van geld.

Wij bieden u de Binnenstadvisie in het voorjaar van 2015 aan. We schetsen in deze visie een aantal keuzes: bijvoorbeeld de schaalvergroting van winkels, de verduurzaming van de stadsdistributie, een fiets-en voetgangersbrug tussen Sontplein en binnenstad, de inrichting van de Grote Markt in 2017, nieuwe locaties voor wonen in de binnenstad, ruimte voor de voetganger, alternatieve busroutes, aanlooproutes Westerhaven, Damsterdiep, Boterdiep en Hoofdstation (in samenhang met de ontwikkeling van het stationsgebied), stallingsplekken voor fietsers en herinrichting Diepenring.

Stationsgebied

Het stationsgebied in Groningen is een plek met grote potenties, die kan uitgroeien tot een aantrekkelijke en krachtige plek voor de economische ontwikkeling van de stad. Een nieuw stadsdeel met ruimte voor werk, voorzieningen en ontspanning. Vier jaar geleden stelde uw raad het Gebiedsconcept 2010 Cityhub Groningen vast. We hebben de afgelopen jaren vooral gewerkt aan de verdere invulling van het spoorse deel.

De aanpassingen aan het spoor en de perrons start in 2017 en is in 2020 gereed. Dit zorgt voor een stevige kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer van stad en regio: directere verbindingen, kortere reistijden en een betere overstap trein/bus/fiets.

Nu is het tijd om ook de andere delen in het gebied uit te werken. We zoeken de dialoog met de grondeigenaren (NS en Post NL) en gaan op zoek naar toekomstige gebruikers. In het Europapark hebben we positieve ervaringen met deze vorm van gebiedsontwikkeling: werken aan gezamenlijke ambities, de *business cases* van de andere partijen begrijpen en ruimte bieden aan behoeften van markt en consument. We denken aan samenwerking met bijvoorbeeld onderwijsinstellingen, aan een hotel/congrestoren, aan beperkte woningbouw en aan een mogelijke herontwikkeling van het huidige Post NL-kantoor voor startende bedrijven.

Het is belangrijk dat we meeliften met de investeringen in deze OV-knoop en onze financiële middelen voor gebiedsontwikkeling daarop afstemmen. Urgentie in besluitvorming is noodzakelijk – vóór 2017 – met oog op externe financiering van infrastructuur en openbare ruimte. Dit betekent dat de komende periode belangrijke besluiten worden genomen. In februari 2015 leggen we u het voorstel voor over een spookruijende fietstunnel. Onderzoek heeft een voorkeursvariant opgeleverd: een tunnel ter hoogte van het stationsgebouw met een aansluiting op de fietsrotonde in het Stadsbalkon. Ook het ambitiedocument – bepalend voor de kwaliteit van de openbare ruimte – wordt dan vastgelegd.

4 Bereikbaarheid: randvoorwaarde voor de toekomst van stad en regio

Met de groei van de stad neemt de verplaatsingsbehoefte van inwoners, forenzen en bezoekers toe. Zeker door de verdergaande concentratie van werken, onderwijs, zorg en wonen in de stad en het krimpende ommeland. Tegelijk is Groningen een compacte stad en dat willen we zo houden. Er is echter geen ruimte meer voor extra infrastructuur, dus we moeten innoveren in onze oplossingen: investeren in goede bereikbaarheid, gedragsverandering en slimme ICT. Bij het zoeken naar oplossingen blijft het uitgangspunt dat verkeer, ruimtelijke ordening, economie en sociale aspecten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

Groningen is een echte fietsstad. Fietsen is flexibel, goedkoop en gezond. En de slimste en snelste manier om in steden met de omvang van Groningen van A naar B te komen. De fiets is een prima woon-werk vervoermiddel en draagt bij aan schonere, gezonde en bereikbare steden. Samen met de stad werken we aan een nieuwe fietsstrategie - in 2015 gereed – op basis van innovaties, experimenten en slimme en gezonde oplossingen. Met als een van de hoogtepunten in 2017: het Jaar van de Fiets.

Met de ministeriële ondertekening van het Tracébesluit is de Aanpak Ring Zuid gestart. Tot en met 2021 staan meerdere grote infrastructuurprojecten op de agenda, eerder spraken wij al over het stationsgebied. Zo investeren wij met onze partners in een goede bereikbaarheid van stad en regio.

We onderzoeken samen met de regio en het Rijk of er reistijdverkortingsmogelijk is in de treinverbinding Groningen-Bremen-Hamburg door de komst van een IC-verbinding. En de mogelijkheden voor een representatief internationaal busstation in het stationsgebied.

Samen met Groningen Bereikbaar zorgen we dat tijdens de uitvoering van de grote en vele kleine verkeersprojecten de stad altijd bereikbaar is en leefbaar en veilig blijft. De opgave na 2021 is de aanpak van de westelijke ring, de bereikbaarheid van het UMCG/binnenstad en de verdere uitbouw van het HOV-bussysteem.

Ook werken we aan de opgave hoe we de komende jaren de extra druk op de verkeerssystemen op de langere termijn willen opvangen: via ICT het verkeer gedurende de dag te spreiden en de beïnvloeding van het reizigersgedrag. Samen met onze partners investeren we in ondersteunende ICT-systemen – gereed in 2015 – en stimuleren we duurzaam mobiliteitsgedrag.

5 Duurzaamheid: kansen benutten voor werkgelegenheid

We willen in 2035 energieneutraal zijn. Niet alleen vanwege klimaatdoelstellingen, maar ook voor het terugdringen van de woonlasten van de Groningers én de economische kansen voor stad en regio. De omstandigheden voor de omschakeling naar een duurzame economie zijn gunstig: kennis, landbouw, chemie. Dit onderstreept het belang van een gezamenlijke regionale agenda en een Noordelijke krachtenbundeling. Wij willen andere partijen ondersteunen, faciliteren en verenigen. Voor onze kenniseconomie, maar juist ook voor het bestaande bedrijfsleven (bouwbedrijven, installatiebranche, afvalstoffenverwerking), zodat het kan innoveren. Want grote veranderingen in de energiemarkt komen vooral uit het midden- en kleinbedrijf.

Met het huidige programma halen we energieneutraal in 2035 niet. We hebben met onze partners in de energiewereld veel bereikt. We denken aan de GrESCO, geothermie voor bestaande bouw, collectieve warmte/koude opslag in het Europapark en de oprichting van Warmtestad BV. Maar er is meer nodig. We hebben aangegeven dat Groningen alles in huis heeft om groene energiehoofdstad van Nederland te zijn en dat wij die kans de komende jaren willen verzilveren. Daarom werken wij aan een herbezinning op onze strategie. Wij betrekken uw raad actief bij deze herbezinning, zodat u eind 2014 een besluit kunt nemen over het vervolg van ons duurzaamheidsbeleid.

Een belangrijke keuze die we gezamenlijk moeten maken is het wel of niet investeren in geothermie. Met geothermie en het bijbehorende warmtenet hebben StadJers gegarandeerd verwarming voor een jarenlange vaste prijs, blijven de verkoopopbrengsten van de warmte binnen de Groningse economie en zijn we onafhankelijk van buitenlandse energieleveranciers.

De afgelopen jaren hebben we vele verkenningen, onderzoeken en berekeningen uitgevoerd en *second opinions* gevraagd om de haalbaarheid te bepalen. Subsidievoorwaarden, investeringsbeslissingen van derden en vergunningstrajecten vragen van uw raad uiterlijk april 2015 om een *go-no go* besluit. U ontvangt aan het eind van dit jaar een planuitwerkingsbesluit, gaan wij met u op excursie waarbij inhoud en consequenties van het plan centraal staan. U kunt dan in april 2015 op basis van een gedetailleerde en robuuste business-case een besluit nemen over het wel dan niet aanbesteden van geothermie Noordwest en de bijbehorende (beheers)organisatie.

6 Wonen op maat

We streven naar een woningaanbod dat aansluit op de vraag, betaalbaar en duurzaam is en zorgt voor evenwicht in de wijken. We zien een woningmarkt met nieuwe ontwikkelingen, zoals de steeds kleiner wordende huishoudens en een toenemende internationalisering leiden tot een veranderde vraag. Andersoortige woningtypen en een steeds groter wordende groep mensen die op meerdere plekken woont en werkt. Wij constateren deze veranderingen, maar wij bouwen geen woningen. Wel kunnen wij we de woningbouw met praktische maatregelen op gang brengen – dat doen we met ons Bouwoffensief – en we kunnen uitdagen en inspireren. We willen dat andere partijen en Stadgers letterlijk en figuurlijk de ruimte krijgen om te investeren in Groningen of hun woonwensen te vervullen en onderzoeken hoe we dit mogelijk kunnen maken in ons grondbeleid. En als laatste stellen we kaders om ervoor te zorgen dat meer kwetsbare Stadgers veilig en betaalbaar kunnen wonen.

Tot de zomer van 2015 werken we aan de actualisatie van de Woonvisie. Er zijn een aantal inhoudelijke thema's waar wij als gemeentelijke overheid aan het roer staan en waar wij heldere kaders moeten stellen. We denken dan aan het kamerverhuurbeleid, de verduurzaming van de bestaande voorraad, de wetgeving energieneutraal bouwen in 2020, ouderenhuisvesting in relatie tot de nieuwe ontwikkelingen in de zorg en het aardbevingsdossier. In januari 2015 stelt het Rijk de norm voor aardbevingsbestendige nieuwbouw vast en wordt duidelijk wat de financiële gevolgen zijn voor onze gebouwenvoorraad en nieuwbouw. Ook buigen we ons over de betaalbaarheid en beschikbaarheid van de sociale huurwoningvoorraad. Samen met de relevante organisaties en de stad bepalen we welke kant we op willen en wat voor stad we willen zijn. In het verlengde hiervan maken we met de corporaties prestatieafspraken.

In 2015 starten we een manifestatie. Een manifestatie die initiatieven en verrassende combinaties op onverwachte plekken mogelijk maakt. Die ontwikkelingen in de nieuwbouw én de bestaande bouw een duwtje in de rug geeft. We zijn al bezig met het stimuleren van initiatieven, zoals het verduurzamen van de woningvoorraad en het ruimte bieden aan kapitaalkrachtige ouderen die in of rond de binnenstad willen wonen. Voor de manifestatie zijn we op zoek naar meer en we gebruiken Let's Gro als platform. We betrekken uw raad actief.

Meerstad

Meerstad is de belangrijkste nieuwbouwlocatie voor de stad Groningen. Ruim wonen in een stadsdeel gedomineerd door water en groen. Het komende jaar krijgt het Woldmeer aansluiting op het provinciale vaarcircuit. In 2014 verwachten we een woningverkoop van circa 75 woningen. In de huidige markt is dit een succes. Daarmee komt het aantal verkochte woningen op circa 175. Het eerste deelplan (Meeroevers) is daarmee vrijwel afgerond. Voor 2015 verwachten we minimaal eenzelfde aantal woningen te verkopen. Voor de komende periode staan een aantal strategische keuzes op de agenda waar ook uw raad en de bewoners zich over moeten uitspreken: waar komt het voorzieningencentrum (supermarkt, school, etc.), welke recreatieve voorzieningen (o.a. recreatiestrand met bijbehorende horeca) worden aangelegd. In het voorjaar 2015 presenteren wij u een ruimtelijk perspectief waarin wij u de keuzes voorleggen.

Ebbingekwartier

We zien het Ebbingekwartier nog steeds als een van de meest kansrijke plekken voor woningbouw. Het gebied ontwikkelt zich steeds meer als onderdeel van de stad. We hebben de ambitie binnen zes jaar de plannen op het Ebbingekwartier af te ronden. Bepalend hiervoor is de inzet van de ontwikkelaar waarmee we nadrukkelijk in gesprek zijn. Het komende halfjaar gaan we onderzoeken of de locatie Machinefabriek uit kan groeien tot een culturele plek met de huisvesting voor toneel, dans en theater gecombineerd met horeca. Ook de plannen voor de nieuwbouw van een school, een hotel aan het Boterdiep en huisvesting voor internationale studenten lijken reële kansen waarmee we aan de slag gaan.

Suikerunie

De komende jaren zijn grote delen van het voormalige terrein van de Suikerunie nog niet in beeld voor ontwikkeling. In de tussentijd experimenteren we met nieuwe vormen van tijdelijke gebiedsontwikkeling. Tegelijkertijd zien we de stad sneller groeien dan verwacht, vooral door een toename van alleenstaande en twee persoonshuishoudens. De actualisatie woonvisie moet antwoord geven op de vraag of het uitgangspunt – de komende (inmiddels) twaalf jaar geen woningbouw- nog reëel is of dat we kansen laten liggen voor de ontwikkeling van onze binnenstedelijke locaties waaronder het Suikerunieterrein. Tegelijk zien we dat tijdelijke initiatieven nog niet in het gewenste tempo van de grond komen onder andere omdat het terrein qua infrastructuur nog niet geschikt is. Gezien deze ontwikkelingen maken we het komende half jaar een stedenbouwkundig schetsplan waarin we de ruimtelijk-infrastructurele keuzes vastleggen. We willen een basis infrastructuur aanleggen - fietspad Vinkhuizen, Stadspark, groeninfrastructuur en de toekomstige aansluiting op de Peizerweg- zodat tijdelijke initiatiefnemers in het gebied kunnen gaan investeren en eventuele toekomstige ontwikkelingen mogelijk zijn. Hiervoor schetsen we een aantal scenario's. De diverse deelgebieden van het terrein zullen zich in verschillend tempo ontwikkelen. De belangrijkste uitdaging is dat tijdelijke initiatieven toekomstig gebruik gaan stimuleren of uitlokken.

Overige kansrijke locaties

Kempkensberg (Engelse Kamp en De Rups) en Reitdiep fase 3 en 4 zijn naast bovengenoemde gebieden de kansrijke locaties voor woningbouw. We werken aan het stedenbouwkundig plan voor Reitdiep en we willen op korte termijn concrete afspraken maken met de ontwikkelaar van de Kempkensberg. We verwachten dat in 2015 de verkoop van beide projecten van start gaat. Het gaat daarbij grotendeels om grondgebonden woningen en deels appartementen.

7 Groningen als Living Lab: op de kaart in Europa

Ook Europees en wereldwijd komt steeds meer aandacht voor de Smart en Healthy City en Biobased Economy. Hoewel het hierbij vooralsnog om containerbegrippen gaat, zijn het thema's waar we in Groningen en de regio uitstekende proposities op hebben. De sectoren die landelijk en mondiaal de toon zetten zijn in onze regio sterk vertegenwoordigd: chemie, agro-food, energie, logistiek en niet in de laatste plaats kennis en wetenschap. Dit geldt eveneens voor het wereldwijd steeds relevanter wordende thema *Big Data*. Groningen heeft een uitstekende uitgangspositie binnen dit werkveld: er is gespecialiseerde kennis aanwezig en onder andere het UMCG maakt hier gebruik van bijvoorbeeld binnen het Lifelines-onderzoek. Met projecten zoals smart grid, de energievoorziening Grunneger Power, EnTranCe is Groningen een stad die laat zien hoe innovatie in alle lagen van de maatschappij plaats kan vinden. Dat wordt steeds meer gezien. Ook nu Europa bezig is een eigen stedelijke agenda te ontwikkelen. Door de stad permanent te beschouwen als *living lab* voor een gezondere en duurzame stad willen we voorop lopen in deze discussie. De komende jaren gaan we deze positie versterken. Door ruimte te bieden aan innovaties in nieuwe living labs en deze gezamenlijk met onze noordelijke bestuurlijke netwerken in Europa zoveel mogelijk uit te dragen. In 2016 is Groningen gastheer voor een groot internationaal congres Ruimte voor Gezondheid.

Het EU- voorzitterschap van Nederland in 2016 grijpen we aan om onze best practices uit onze Agenda voor de stad naar buiten toe kenbaar te maken. Met als concreet doel EU- congressen, conferenties en bijeenkomsten naar Groningen te halen. Binnen Healthy cities werken we tevens toe naar het jaar 2016, waarin het UMCG een groot congres geeft over de gezonde stad en het jaar 2017, het jaar van de fiets in Groningen.

8 In de wijken

Leefbare wijken en vitale buurten zijn het resultaat van ieders inspanningen; stadgers, ondernemers, instellingen, gemeenten en corporaties. We zijn gestart met wijkwethouderschap en maatwerk per wijk. Sociale, ruimtelijke en economische barrières willen we doorbreken. Ontwikkeld en preventief beheer en gerichte ruimtelijke maatregelen - daar waar het nodig is. Initiatieven brengen we een stap verder terwijl andere prima met burgerkracht tot stand komen. We blijven investeren in kwetsbare wijken (bijvoorbeeld Selwerd en De Wijert). Sociale (wijk) teams helpen mensen die niet kunnen terugvallen op hun sociale netwerk. De teams huisvesten we in multifunctionele centra in de wijk- bijvoorbeeld het Floreshuis en Treslinghuis - die goed te bereiken zijn ook per OV.

We investeren samen met instellingen en partijen in collectieve voorzieningen zoals kinderopvang, peuterspeelzalen, scholen en welzijnswerk. Zo willen we voorkomen dat inwoners in duurdere zorg terecht gaan komen en de zelfredzaam van burgers vergroten.

De openbare ruimte richten we steeds sportiever in en de sportieve ruimte maken we steeds meer openbaar. Sporten is niet alleen gezond, maar draagt ook bij aan sociale samenhang in de wijk en een aantrekkelijk leefklimaat. Parken kunnen – met respect voor de ecologische kwaliteiten – een grote sportieve recreatieve betekenis hebben. We investeren in hoogwaardige sportvoorzieningen - bouw Sporthal Europapark en afronding sporthal Corpus Den Hoorn - en sportdeelname voor alle inwoners. Ook voor onze (buitenlandse) studenten. We gaan steeds meer de openbare ruimte inrichten vanuit een sportieve invalshoek zoals bijvoorbeeld bij de herinrichting van de speelweide in de Hunze (oplevering 2015). En zoals eerder genoemd blijven we werken aan de gezondheid van stad en inwoners door het verbeteren van fietsstad Groningen (nieuwe visie op de fiets).

Conclusie

Samen met onze inwoners, het bedrijfsleven en de diverse overlegpartners gaan we door met de opgaven die bepalend zijn voor de toekomst van onze stad en regio. Opgaven die een belangrijke voorwaarde zijn in het versterken van de kenniseconomie in onze stad en regio. We moeten de sterke kwaliteiten van de stad en regio nog beter benutten omdat de werkgelegenheid niet automatisch meegroeit. Het is noodzakelijk dat we economische, sociale, ruimtelijke en infrastructurele ambities meer op elkaar afstemmen. Met de groei van de stad zien we een toenemende druk op de ruimte ontstaan. Dit vraagt om innovatieve oplossingen en strategische keuzes. Deze uitdaging willen we samen met uw raad en de stad en regio aangaan. Vanuit het besef dat we één van de vele partners zijn die de stedelijke samenleving maken.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman



de secretaris,
drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink

Gemeente Groningen

Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015 – 2018

4 november 2014

Inhoudsopgave

Vooraf	3
1. Inleiding	4
2. De Bereikbare Stad	5
3. Projecten 2015 – 2018 in hoofdlijnen	8
4. Investeringsbeeld / Financiële kaders	18
5. Overzicht projecten 2015 – 2018	25

Vooraf

De omvang van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer is dit jaar **bijna 1,3 miljard euro!** Een enorm investeringsbedrag voor een grootse verbetering van de bereikbaarheid van stad en regio. Samen met onze partners creëren we hiermee de voorwaarden voor een blijvende ontwikkeling en groei van de stad (in een krimpende regio) en ondersteunen we het werken aan een structurele versterking van de werkgelegenheid.

Er gaat veel gebeuren en dus zijn we de komende jaren hard aan het werk. Soms voeren we projecten zelf uit, bijna altijd werken we samen met andere partijen. Om het geheel in goede banen te leiden voert Groningen Bereikbaar regie op een integrale planning van projecten.

Gedurende de looptijd van dit programma 2015 – 2018 is de reconstructie van de Oostelijke en Noordelijke Ringweg afgerond, zijn nieuwe P+R-terreinen aangelegd, is de HOV-as West beschikbaar en functioneert het volledige HOV-bussysteem. We zijn daarmee voorbereid op de start van de grootste projecten sinds tijden. Ook voor het einde van de looptijd van het programma zijn we namelijk volop in uitvoering met de grootse verbouwing van de Zuidelijke Ringweg (project: Aanpak Ring Zuid), met de veranderingen van de sporen op en rond het hoofdstation (project: Spoorzone Groningen) en met de uitrol van onze vernieuwde ambities voor de fiets (visie: Fietsstrategie voorjaar 2015).

Over vier jaar zijn we niet klaar. De grote projecten lopen nog enkele jaren door en ondertussen bereiden we ons al weer voor op de stappen daarna. Zo helpen we met trots de kansen voor stad en regio te benutten en laten we onze stad floreren.

1. Inleiding

Samen met onze partners werken we flink aan de structurele verbetering van de bereikbaarheid van stad en regio. Met de Aanpak Ring Zuid en de Spoorzone Groningen zetten we daarin een grote stap voorwaarts. Voor alle vervoermiddelen (trein, bus, auto en fiets) verbeteren we de capaciteit en kwaliteit van de infrastructuur en creëren we nieuwe verbindingen. Tegelijkertijd versterken we ook de ruimtelijke inpassing hiervan in de Stad. Deze projecten zijn de blikvangers van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015 – 2018 en onderdeel van een omvangrijk maatregelenpakket.

Groningen Bereikbaar

Dé grote opgave is om de komende periode de stad ten allen tijde bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Er zijn en komen vele projecten, groot en klein, in uitvoering en we willen daarbij voorkomen dat dit leidt tot te forse (verkeers)hinder. De in 2012 opgerichte samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar heeft als opdracht om dit in goede banen te leiden. De betrokken overheden en het bedrijfsleven voeren zo regie over de vele projecten en communiceren op eenduidige en projectoverstijgende wijze over de bereikbaarheid.

Nieuwe impulsen

In het Coalitieakkoord 2014-2018 'Voor de Verandering' zijn accenten gelegd en is ruimte gemaakt voor nieuwe investeringen. Vooral de vervoerwijze fiets is een belangrijk speerpunt in het verkeersbeleid. We komen daarom in 2015 met een nieuwe fietsstrategie met daarin een hoofdfietsroutekaart, zodat de middelen gericht kunnen worden ingezet, ook voor bijvoorbeeld fietsparkeren.

Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015 - 2018

In dit meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer beschrijven we onze investeringsagenda voor de periode 2015 – 2018. Dit is ons concrete uitvoeringsprogramma voor de korte termijn. Het is de weergave van de projecten, die we zelf doen of waarin we samenwerken met onze partners. We laten hiermee zien waar we prioriteit aan geven en welke keuzes we daarin maken.

Tot na 2020 wordt de inhoud van dit programma voornamelijk bepaald door de grote infrastructuurprojecten in de stad. Het resultaat van die projecten is belangrijk voor stad en regio, maar de uitdaging ligt ook in de periode van werkzaamheden die daar aan vooraf gaat. Met vele infrastructuurverbeteringen, een sterke inzet op hoogwaardig openbaar vervoer en de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar bereiden we ons hier op voor.

De hoofdlijn van het programma en de financiële kaders worden hierna kort toegelicht. Het overzicht van het complete programma is gegeven in de bijlage, met de projectentabel, inclusief planning en beschikbare financiële middelen.

2. De Bereikbare Stad

Stad in de regio

Groningen is de grootste stad en toonaangevend in het noorden van Nederland. Met een concentratie van topvoorzieningen, veel werkgelegenheid en kennisinstellingen en met een bruisende binnenstad. De aantrekkingskracht op economisch, onderwijs en cultureel gebied op de regio is enorm. Die positie willen we versterken en als stad en als stedelijke regio Groningen – Assen hebben we sterke economische kansen en potenties in vooral de kennissector. De positie in de regio en in het noorden, de ambities van stad en regio en de ruimtelijke en demografische ontwikkelingen vragen om een stad die altijd en duurzaam bereikbaar is, binnen de stad, vanuit de regio en van daar buiten.

Rol van bereikbaarheid

Met een goede bereikbaarheid stimuleren en faciliteren we de ontwikkeling van de stad, zowel in economisch als ruimtelijk opzicht. Het structureel versterken van de werkgelegenheid is daarbij de belangrijkste uitdaging. Een bereikbare stad is geen doel op zich, maar randvoorwaardelijk en ondersteunend. Zo creëren we een stad en regio met meerwaarde: met optimale vestigingsmilieus voor wonen en werken en met een hoge omgevingskwaliteit.

Visie

We willen naar een goed en duurzaam bereikbare stad, met een aangename, veilige en gezonde leefomgeving, voor zowel onze eigen inwoners, als die van buiten de gemeentegrenzen die onze stad ook gebruiken. Het uitgangspunt daarbij is "met de fiets of het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet".

We investeren nu noodzakelijkerwijs nog veel in infrastructuur, maar voor de langere termijn zien we dat er grenzen zijn aan wat hiermee is op te lossen. In een transitie naar duurzame gedragsveranderingen in mobiliteit zien we de mogelijke vernieuwingen om ook op lange termijn de bereikbaarheid van de stad te garanderen. Onze compacte stad, de dynamo's als bronnen van stedelijke ontwikkeling en een sterk systeem van openbaar vervoer bieden hiervoor de kansen.

Vervoerssysteem

In de kern organiseren we de bereikbaarheid van stad en regio met een integraal vervoerssysteem met alle modaliteiten: auto, fiets, bus en trein. De basis is een samenhangend stelsel van hoogwaardig openbaar vervoer, een autonetwerk met voldoende capaciteit, snelle fietsverbindingen in en naar de stad en mogelijkheden voor ketenmobiliteit (bijvoorbeeld P+R).

De reiziger staat centraal en is prima in staat zijn eigen keuzes te maken. Een optimaal functionerend en betaalbaar vervoerssysteem biedt daarvoor een scala aan reismogelijkheden en keuzevrijheid daarin. Een betere spreiding van de vervoersvraag over het netwerk en in de tijd leidt tot een optimale benutting van beschikbare capaciteit. Zo stellen we met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement en ketenmobiliteit (zoals P+R) zo nieuwe investeringen uit of voorkomen die.

Bereikbaarheidsstrategie

In 2013 is samen met de regionale partners de bereikbaarheidsstrategie voor stad en regio geactualiseerd, beschreven in de Netwerkanalyse. Dit is onze basis en wij zetten in op de volgende kernpunten:

- Optimale bereikbaarheid van dynamo's en andere stedelijke, economische toplocaties;
- Ontwikkeling van vervoerknooppunten tot ruimtelijke centra van activiteit;
- Uitbouw van Fiets, Openbaar Vervoer en P+R en completeren van het autonetwerk;
- Optimaal gebruik van de beschikbare capaciteit van het vervoersysteem;
- De binnenstad is het hart van stad en regio, goed bereikbaar en een sterke verblijfsfunctie;
- Samenwerking met regionale partners is de sleutel tot succes.

Samenwerking

De Stad staat niet op zichzelf en bereikbaarheid is daarmee ook een opgave van de gehele stedelijke regio Groningen – Assen. Verkeer houdt niet op bij de gemeentegrenzen. We kunnen en willen het niet alleen doen. Samenwerken met de regionale partners volgens een gezamenlijk ontwikkelde aanpak is daarom essentieel voor een goed resultaat. De regio is de stad, de stad is de regio.

Groningen fietsstad

Groningen is en blijft een echte fietsstad. Het verder uitbaten en uitbouwen hiervan is een prominent element in de samenstelling van dit Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Ruim meer dan de helft van alle verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen gaan per fiets. Fietsen is gezond en duurzaam, legt een klein beslag op de fysieke ruimte en daarom willen we dit (al hoge) gebruik van de fiets nog vergroten. We gaan bijvoorbeeld de fiets meer gebruiken in onze stadspromotie én promoten het gebruik van de fiets zelf. Daarbij blijven we investeren in harde maatregelen. In de eerste plaats door een compleet, comfortabel en veilig fietsnetwerk aan te leggen. Daarnaast zorgen we voor goede, voldoende en veilige stallingsmogelijkheden aan het einde van de fietsrit.

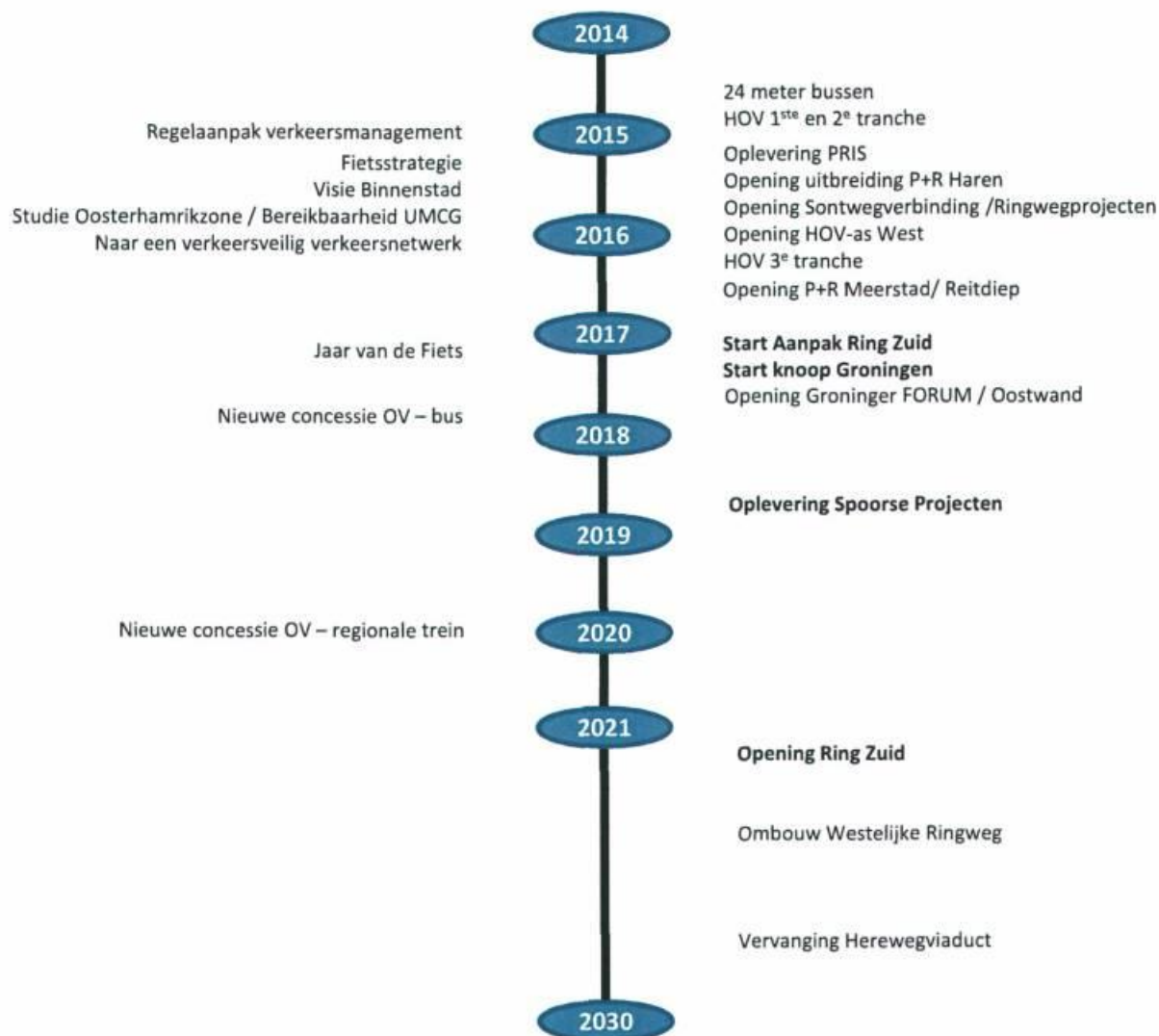
In de Fietsstrategie (gereed voorjaar 2015) wordt het fietsbeleid voor de komende jaren beschreven, prioriteren we de maatregelen op basis van een hoofdfietsroutekaart en besteden we nadrukkelijk aandacht aan het gedragsaspect van fietsers (en brommers/scooters/etc.) in het verkeer. We benoemen daarbij 2017 als 'Jaar van de Fiets'.

Uitbreiding programma

Ter voorbereiding op nieuwe onderdelen van het programma doen we eerst onderzoek. Zo werken we aan een nieuwe visie op de binnenstad, waarin de verblijfsfunctie en de voetganger centraal staat, maar ook de stalling van fietsen en de bereikbaarheid per openbaar vervoer belangrijke onderwerpen zijn. Voor het openbaar vervoer zijn de vervolgstappen in de HOV-visie benoemd. Daarnaast onderzoeken we hoe met de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone ook de bereikbaarheid van de dynamo's UMCG/binnenstad kan worden verbeterd, in samenhang met de vervanging van de Gerrit Krolbrug. En omdat we verwachten op de langere termijn met de provincie aan de slag te moeten met de verbetering van de doorstroming op Westelijke Ringweg, denken we nu samen na over een meerjarenstrategie investeringen.

Agenda

We staan aan de vooravond van grote investeringen in de verbetering van de bereikbaarheid van stad en regio. De hoofdlijn van onze bereikbaarheidsagenda voor de komende jaren is weergegeven in onderstaand schema. In dit Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015 – 2018 is beschreven aan welke projecten we nu concreet werken en hoe deze worden gefinancierd.



3. Projecten 2015 – 2018 in hoofdlijnen

Hieronder beschrijven we kort de belangrijkste projecten voor de komende jaren in 5 clusters:

- Aanpak Ring Zuid
- Spoorzone Groningen
- Netwerkanalyse Groningen – Assen 2013
- Fietsstrategie
- Regionale (auto)bereikbaarheid
- Overige stedelijke projecten

In de bijlage is een overzicht gegeven van alle projecten in het uitvoeringsprogramma, gekoppeld aan tijd en geld.

Aanpak Ring Zuid

De verbouwing van de Ring Zuid is het belangrijkste en grootste infrastructuurproject in de Stad en mede bepalend voor de inhoud van de rest van het programma Verkeer en Vervoer. De bereikbaarheid van Stad en regio wordt er sterk mee verbeterd en de verkeersveiligheid en het leefklimaat ondergaan een sterke positieve verandering. De investering levert een enorme impuls aan de economische ontwikkeling van stad en regio.

In 2014 is het Tracébesluit voorbereid, dat in september van 2014 is ondertekend door de Minister van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast wordt binnenkort de Realisatieovereenkomst tussen de drie betrokken overheden ondertekend. De zienswijzen uit de inspraak op het Ontwerp-Tracébesluit/MER zijn gebruikt bij de totstandkoming van het Tracébesluit. In 2015 wordt het proces van aanbesteding doorlopen en via een concurrentiegerichte dialoog wordt de uiteindelijke aannemer geselecteerd (begin 2016). Het totale projectbudget is 693 miljoen euro (prijsspeil 2014).

Het Tracébesluit zal naar verwachting medio 2015 onherroepelijk zijn. De werkzaamheden starten met voorbereidende werkzaamheden (kabels/leidingen) door de samenwerkende overheden, waarna de aannemer aan de slag gaat. We verwachten dat in 2015 het project op straat zichtbaar gaat worden en eind 2016 dan de daadwerkelijke ombouw kan starten, die dan vervolgens 5 jaar gaat duren.

Helperzoomtunnel /bus toe- en afrit Hoogkerk

Twee projecten van belang op stedelijke schaal worden meegenomen in de Aanpak Ring Zuid. Zo verbeteren we de lokale bereikbaarheid van de zuidelijke wijken met de realisatie van de Helperzoomtunnel. En door de aanleg van een toe- en afrit specifiek voor de bus vanaf de P+R-Hoogkerk op de A7 creëren we exploitatievoordelen en ontstaan mogelijke busroutes door Corpus den Hoorn. Het moment van beschikbaarheid van deze infrastructuraanpassingen wordt mede bepaald door de resultaten van het aanbestedingsproces. Het knelpunt in de dekking van de bus toe- en afrit door bezuinigingen uit 2013 (1,3 miljoen euro), gaan we oplossen met een hogere aanvraag RSP.

Spoorzone Groningen

Naast de Aanpak Ring Zuid is de verbetering van de bereikbaarheid per spoor het tweede grote en bepalende project de komende jaren. Onder de noemer Spoorzone Groningen werken we aan meerdere deelprojecten.

Hoofdstation

Het hoofdstation is het belangrijkste OV-knooppunt in stad en regio. Met meer treinen, treinen die kunnen doorrijden door het hoofdstation en een sterke verbetering van de overstapmogelijkheden tussen regionale en landelijke treinen, gaan we veel (tijd)winst realiseren voor de reizigers. Daartoe worden de sporenlay-out in het station zelf en de toeleidende sporen naar het station aangepast.

Eind 2014 is het ontwerp bepaald met de keuze voor de voorkeursvariant B4. Met deze keuze is de noodzaak voor een project uit het vorige meerjarenprogramma, een fly-over voor de sporen ten westen van het hoofdstation, vervallen. Gekozen is voor een spoor configuratie die het doorrijden van de trein uit Leeuwarden naar Station Europapark mogelijk maakt. Het door de provincie gereserveerde budget voor de fly-over is toegevoegd aan het totale projectbudget voor de Spoorzone (totaal 236 miljoen euro).

Begin 2015 start de aanbestedingsprocedure. De werkzaamheden starten in 2016 met het projectdeel zuid-oost (opstelterrein Rouaanstraat tot en met station Europapark). De bouw van de tunnels ter plaatse van het hoofdstation wordt beoogd vanaf 2018. In de zomer van 2017 en 2018 krijgen we te maken grootschalige buitendienststellingen van het treinverkeer. Doel is dat met ingang van de treindienstregeling eind 2020 de veranderingen in de spoorproducten effectief zijn.

Bustunnel

Met een bustunnel onder de stationssporen realiseren we een structureel exploitatievoordeel voor het openbaar busvervoer, dat is geschat op 550 duizend euro per jaar. De aanpassingen van de sporen geven nu een unieke kans om gelijktijdig deze busonderdoorgang te realiseren. De bustunnel sluit aan de zuidzijde van het hoofdstation aan op de HOV-as West, maar geeft ook de mogelijkheid om het busstation eventueel te verplaatsen naar de zuidzijde. De totale investering voor de tunnel, inclusief bijkomende voorzieningen, etc is geschat op 30 miljoen euro. In het vorige meerjarenprogramma was dit project nog apart benoemd, maar de planuitwerking en voorbereiding van aanbesteding is nu onderdeel van het gehele project Spoorzone Groningen.

Extra maatregelen HOV-visie

Om ontwikkeling van het zuidelijke deel van het stationsgebied mogelijk te maken en reizigersstromen beter te verdelen creëren we een zuidelijke stationsingang. In het kader van de HOV-visie zijn hiervoor middelen vrijgemaakt, evenals voor de verlenging van perrons en extra perrons. Deze maatregelen zijn nu opgenomen in het gehele project Spoorzone Groningen.

Extra sneltrein Groningen – Leeuwarden

Om te kunnen voldoen aan de vervoersvraag tussen Groningen en Leeuwarden is het nodig om elk uur een extra sneltrein tussen deze steden te laten rijden. Deze extra sneltrein past in het lange termijn beeld HOV en draagt bij aan het efficiënter maken van het openbaar vervoer. De verwachting is dat de extra trein tijdens de dienstregeling 2018 kan rijden. Om deze sneltrein te kunnen laten rijden is onder andere een verdubbeling van het spoor tussen Zuidhorn en Hoogkerk en de realisatie van een tunnel in de Paterswoldseweg onder het spoor (voor alle verkeerssoorten) noodzakelijk.

De geplande HOV-as West rijdt (in de eindvorm) over deze zelfde tunnel, parallel aan het spoor. Omdat die tunnel echter pas later beschikbaar is, wordt eerst van een tijdelijke voorziening gebruik gemaakt.

Fietstunnel en –stalling

Het project Groningen Spoorzone biedt ook kansen voor een spoorkruisende fietstunnel. Met een dergelijke tunnel wordt het fietsnetwerk fijnmaziger (minder omrijden) en ontsluiten we het zuidelijke stationsgebied direct. Onderzoek heeft een voorkeursvariant opgeleverd, met een tunnel ter hoogte van het stationsgebouw met aansluiting op een fietsrotonde in het Stadsbalkon. Eerst is nog planuitwerking nodig. Realisatie loopt gelijk op met de werkzaamheden aan de sporen in het hoofdstation. De investeringskosten zijn globaal geraamd op 12 miljoen euro.

We hebben het voornemen de stallingscapaciteit voor fietsen in het stationsgebied uit te breiden van 10.000 naar 17.500 plaatsen. De fietstunnel maakt het mogelijk een deel van deze uitbreiding aan de zuidzijde van het hoofdstation projecteren. We combineren deze daarom met een ondergrondse fietsenstalling van 3500 tot 4000 plaatsen. De investeringskosten hiervan zijn globaal geraamd op 8 miljoen euro.

Herewegviaduct

De onderhoudsstaat van het Herewegviaduct maakt vervanging noodzakelijk. Uit onderzoek is gebleken dat de vervanging kan worden uitgesteld tot 2028. Gelijktijdige uitvoering met de Aanpak Ring Zuid en ondertunneling van de spoorwegovergang Paterswoldseweg leidt naar verwachting tot een fors bereikbaarheidsprobleem voor de stad. Daarom voeren we eerst groot onderhoud en later aanvullend extra onderhoud uit en schuiven vervanging daarmee vooruit. Het Herewegviaduct is nu een onderhoudsproject geworden en komt daarom niet meer voor in dit Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

Ruimtelijke ontwikkeling Stationsgebied

Tegelijkertijd met de aanpassingen aan de sporen werken we aan een ruimtelijk plan voor het gehele gebied ten zuiden van de sporen. Het grootste en belangrijkste OV-knooppunt van het noorden biedt tal van mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling. Bouwstenen voor het ruimtelijk plan zijn het voorkeursalternatief (2011) en de ontwikkelstrategie (2013). Dit plan wordt opgesteld in 2015/2016, met betrokkenheid van omwonenden, bedrijven en andere stakeholders .

Netwerkanalyse Groningen – Assen 2013

In 2013 is de regionale samenwerking Groningen – Assen, de regiovisie en de gezamenlijke bereikbaarheidsstrategie vernieuwd. Basis daarvoor was onder andere een actuele analyse van de verkeersnetwerken. Vanwege het stoppen met de RegioTram is op basis daarvan een nieuwe visie op een stelsel van hoogwaardige openbaar vervoerlijnen ontwikkeld. Deze HOV-visie heeft een centrale plek in een breed en omvangrijk Meerjaren Investeringsprogramma (MIP) van de gezamenlijke regionale partners. Naast verbeteringen van openbaar vervoer zijn hier ook diverse auto- en fietsmaatregelen in opgenomen. Veel van deze maatregelen liggen binnen de gemeente Groningen en zijn daarom onderdeel van dit Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)

In de periode 2014 – 2016 werken we stapsgewijs aan de transformatie van het openbaar vervoer naar een hoogwaardig systeem van trein en bus. In de HOV-visie uit 2013 is de trein de ruggengraat van de HOV-structuur en daar waar geen trein aanwezig is, zijn dat de HOV-bussen.

Met ingang van 2014 rijden we op 3 lijnen met nieuwe HOV-bussen (Qlink). Om het gehele systeem met hoge kwaliteit en hoge frequentie te laten functioneren realiseren we nog meerdere grote en kleine noodzakelijke maatregelen. Deze worden in 3 tranches uitgevoerd:

- Tranche 1: om de dienstregeling te kunnen rijden;
- Tranche 2: om de snelheid en betrouwbaarheid van de dienstregeling te vergroten;
- Tranche 3: om het HOV goed te laten functioneren tijdens de Aanpak Ring Zuid en om het openbaar vervoer betaalbaarder maken

Planning is dat het gehele maatregelenpakket is afgerond in 2016. Daarmee zijn dan ambitieniveau 1 en 2 van de HOV-visie bereikt.

HOV-as West

Vanuit westelijke richting, tussen P+R Hoogkerk en het hoofdstation, rijden veel bussen. Met het realiseren van een specifieke busroute tot het station, de HOV-as West, creëren we een snelle, betrouwbare busverbinding door de stad, die van groot belang is voor de OV-exploitatie. De laatste (3e) fase die nog moet worden aangelegd betreft het tracédeel tussen Paterswoldseweg en Hoofdstation. De HOV-as West wordt begin 2016 voltooid.

Het in 2014 geconstateerde knelpunt in de financiële dekking is opgelost door inzet van 1,22 miljoen euro vanuit de OV-voorziening. In het projectbudget zijn ook opgenomen de plankosten voor de afstemming met aanleg van de tunnel onder de spoorwegovergang in de Paterswoldseweg.

P+R knooppunten

Met Park+Ride bieden we de forens en bezoeker van de stad een gunstig reisalternatief. Er kan gratis worden geparkeerd aan de rand van de stad en tegen beperkte kosten kan met de bus tot in het hart van de stad worden gereisd. De P+R locaties zijn met de stedelijke dynamo's en met elkaar verbonden via HOV-assen. Het zijn knooppunten in het openbaar vervoersysteem, net als nu de treinstations en straks ook de nieuwe knoop UMCG-noord.

We zijn gestart met de planvorming van twee nieuwe locaties: P+R-Reitdiep (300 plaatsen) en P+R-Meerstad (400 plaatsen). Planning is dat deze medio 2016, voor de start van de Aanpak Ring Zuid, in gebruik genomen kunnen worden. De uitbreiding van het bestaande P+R-terrein Haren met 500 plaatsen, is medio 2015 beschikbaar. Verder werken we aan de invulling van verbeteringen van de kwaliteit van de bestaande P+R-terreinen.

Ter verbetering van de OV-exploitatie en bedieningsmogelijkheden per bus vanaf de P+R Hoogkerk wordt een extra op- en afrit op de A7 gerealiseerd. De planuitwerking en realisatie hiervan is ondergebracht in het project Aanpak Ring Zuid en wordt als één van de eerste projecten uitgevoerd.

DRIS

Eén van de factoren bij de keuze voor het reizen met openbaar vervoer is de beschikbaarheid van actuele reisinformatie. Ter bevordering van de kwaliteit van het HOV-systeem investeren we daarom in het Dynamische Reizigers Informatie Systeem (DRIS) op bushaltes. Vanuit de HOV-visie is hiervoor 1,5 miljoen euro extra RSP voor stad en regio beschikbaar gesteld (waarvan 1,1 miljoen euro in de stad). De realisatie van de maatregelen is grotendeels afgerond in 2014. Bij bushaltes die grootschalig op de schop gaan of nog aangelegd moeten worden, gebeurt plaatsing van informatiepanelen nog in 2015 of 2016.

Toegankelijke haltes

Soms hebben openbaar vervoerreizigers een visuele of fysieke beperking. Ter verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar busvervoer werken we aan de aanpassing van de bushaltes in de stad. Een deel van deze aanpassingen was opgenomen in het project RegioTram, maar vanwege het stoppen hiervan, is vanuit de HOV-visie extra budget toegevoegd (1 miljoen euro). De financiering bestaat deels uit provinciale subsidie en eis daarvoor is dat voor 2015 420 van de in totaal 650 bushaltes toegankelijk zijn. De aanpassing van diverse haltes is echter onderdeel van grotere projecten (zoals de HOV-visie) en vindt daarom nog plaats in 2015 of 2016.

Optimalisatie van het regionale fietsnetwerk

De fiets is een belangrijk vervoermiddel in de stad, maar ook steeds meer vanuit de regio naar de stad, bijvoorbeeld door de opkomst van de elektrische fiets. Binnen de netwerkanalyse is daarom ook ingezet op het verbeteren de regionale Fietsroutes Plus en van de aansluiting daarvan op de bestaande hoofdfietsroutes in de stad. We hebben daarom inmiddels de volgende projecten opgestart:

- Fietspad langs de Noordelijke Ringweg (gedeelte Jaagpad-Iepenlaan);
- Fietspad parallel aan de spoorlijn Groningen – Sauwerd (gedeelte Pegasusstraat-Kastanjelaan);
- Verbeteren Slimme Routes Zernike;
- Verbeteringen P+R-voorzieningen voor fietsers.

In totaal is voor deze projecten 3,2 miljoen euro beschikbaar.

We onderzoeken verder nog of het landelijke subsidieprogramma Vervolg Beter Benutten extra mogelijkheden kan bieden voor de verbetering van fietsroutes van regionaal en stedelijk belang. Begin 2015 is hierover meer duidelijkheid.

Verbetering van de autodoorstroming

Om de stad en vooral de dynamo's bereikbaar te houden tijdens de uitvoering van de grote infrastructurele projecten in de stad, zijn binnen het maatregelenpakket dat hoort bij de Netwerkanalyse ook maatregelen opgenomen ter verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer. Zo wordt een financiële bijdrage geleverd aan de aanpassing van de situatie rondom het Martiniziekenhuis (Boerhaverotonde) in 2015 en is gestart met de planuitwerking van de verbetering van de kruising van de Zonnelaan met de aansluiting op de Noordelijke Ringweg.

Van het totale budget van 2,9 miljoen euro resteert nog 2,2 miljoen euro. In 2015 komen we met voorstellen voor invulling van dit budget met andere projecten.

Fietsstrategie

Groningen is een van de meest fietsvriendelijke steden ter wereld en daar mogen we trots op zijn! De fiets als vervoerwijze is van groot belang voor de stad en stadje, voor zowel de bereikbaarheid als voor de leefbaarheid. Fietsen is hier niet alleen de beste manier om je door te stad te verplaatsen, maar ook een levensstijl: snel en gezond. Samen met de stad werken we daarom aan een nieuwe Fietsstrategie op basis van innovaties, experimenten en slimme en gezonde oplossingen op fietsgebied. We beschrijven hierin ons toekomstige fietsbeleid en geven we richting aan de investeringen in infrastructuur en stallingsvoorzieningen en aan het gedragsaspect van de fietser in het verkeerssysteem. De Fietsstrategie bieden we de raad aan in het voorjaar van 2015.

We werken natuurlijk al continu aan de verbetering van positie van de fiets en de bijbehorende infrastructuur in de stad. Soms als onderdeel van lopende projecten en soms solitair:

- Fietsenstalling onder het Forum;
- Fietstunnel/-stalling als onderdeel van de Spoorzone Groningen;
- Fietspaden langs Noordelijke Ringweg en spoor Groningen-Sauwerd als onderdeel van de Netwerkanalyse;
- Slimme Routes Zernike als onderdeel van de Netwerkanalyse;
- Fietsvoorzieningen (stallingen, kluizen, verhuur) bij hoofdstation, op P+R-terreinen en bushaltes;
- Fietspad de Verbetering.

Al deze projecten zijn weer bouwstenen voor de Fietsstrategie en passen goed in dat vernieuwde fietsbeleid. Ze zijn onderdeel van de hoofdfietsroutekaart. Daarnaast gaan we bijvoorbeeld de fiets meer gebruiken in onze stadspromotie én promoten het gebruik van de fiets zelf. We benoemen 2017 als 'Jaar van de Fiets'.

Overige fietsmaatregelen

De aanleg van de fietsverbinding Bessemoerstrook is inmiddels afgerond.

De aanwezigheid van studenten leidt op diverse plekken in woonwijken tot een tekort aan goede openbare stallingsvoorzieningen. Voor het realiseren van fietsenstallingen in de wijken is budget beschikbaar, dat vanaf 2015 is verlaagd naar jaarlijks 25 duizend euro (programma Wonen: flankerend beleid studentenhuysvesting). Hiermee kunnen nog slechts beperkt ingediende verzoeken van bewoners worden gehonoreerd. Binnen de nieuwe Fietsstrategie zoeken we aanvullende middelen om het bedrag voor fietsklemmen te vergroten.

Vanuit het rijksproject Beter Benutten is 1 miljoen euro beschikbaar voor het uitbreiden van stallingsvoorzieningen en fietsverhuur op P+R-terreinen en bij enkele belangrijke OV-bushaltes in de Stad. Daarmee stimuleren we het Park+Bike concept en dus de fiets als natransport vanaf een P+R-terrein. De maatregelen zijn gerealiseerd in 2014, maar alleen die bij de P+R Haren lopen door tot in 2015 vanwege de koppeling met de uitbreiding van de capaciteit voor auto's van deze P+R-locatie.

Regionale (auto)bereikbaarheid

Voor de komende jaren staan vele grote en kleine infrastructuur projecten gepland. Daarmee verbeteren we de bereikbaarheid structureel. De planning van deze projecten is veelal afgestemd op de Aanpak Ring Zuid en de Knoop Groningen. Om de stad bereikbaar te houden tijdens de uitvoering van de grote projecten is de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar in 2012 van start gegaan.

Organisatie Groningen Bereikbaar

Doel van de samenwerking is de bereikbaarheid te waarborgen door regie te voeren op de planning van de werkzaamheden, een goede communicatie te verzorgen en het gecoördineerd in zetten van mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement maatregelen. We werken samen met het Rijk, de regio Groningen –Assen, de provincies Groningen en Drenthe en ProRail. Het bedrijfsleven is betrokken via een adviescommissie.

Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)

Onder aansturing van Groningen Bereikbaar werken we samen met onze partners aan de uitbreiding van systemen voor dynamische verkeers- en parkeergeleiding, om daarmee automobilisten beter en vlot naar hun juiste bestemming te verwijzen. Onderdeel daarvan is de vervanging van het Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS). Ook gaan we samen aan de slag met Incident Management.

Wij dragen hier 2,92 miljoen euro aan bij (vanuit de middelen voor de Netwerkanalyse) en onze partners trekken hiervoor 10,98 miljoen euro uit. De maatregelen zijn in voorbereiding en planning is dat het gehele pakket medio 2015 operationeel is. De genoemde bedragen zijn inclusief het (verkeerskundig) beheer en het onderhoud van de systemen tot en met 2020.

Mobiliteitsmanagement

Niet alles kan worden opgelost met fysieke maatregelen en daarom is één van de sporen van het regionale beleid gericht op structurele gedragsveranderingen in mobiliteit. Door Groningen Bereikbaar worden daarom diverse mobiliteitsmanagementmaatregelen uitgevoerd.

De werkgeversgerichte aanpak van de regio Groningen – Assen is hier sinds 2014 integraal opgenomen en is gericht de mobiliteit door forenzen. Deze werkgeversgerichte aanpak is financieel gedekt tot en met 2017.

Aanvullend hierop worden bredere mobiliteitsmanagementmaatregelen voorbereid, in eerste instantie gericht op de vermindering van het aantal autoritten in de spitsperiodes gedurende de periode van werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg en de Spoorzone. Randvoorwaarde is dat er dan ook voldoende alternatieven beschikbaar zijn voor reizigers en daarom worden, naast uitbreiding van P+R en fietsinfrastructuur, ook maatregelen genomen om meer capaciteit in het openbaar vervoer tijdens de spits te creëren. Verwacht wordt dat de gedragsveranderingen in mobiliteit ook daarna gedeeltelijk een blijvend effect hebben.

Oostelijke Ringweg

Door de provincie wordt een reconstructie uitgevoerd van de Oostelijke Ringweg. Door het ongelijkvloers maken van de diverse aansluitingen worden zowel de verkeersdoorstroming als de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Dit project wordt afgerond in 2015. Op basis van bestuurlijke afspraken uit 2001 zijn wij medefinancier van de opwaardering van de Oostelijke, Noordelijke en Westelijke Ringweg.

Tijdens de uitvoering is gebleken dat een 2-tal ecologische zones alleen gerealiseerd kan worden door vervangingen van fietsviaducten, in tegenstelling tot de geplande constructieaanpassing van bestaande viaducten. Daarnaast zijn de financiële prognoses van het gehele project naar boven bijgesteld. Op basis van de geldende afspraak is daarom de gemeentelijke bijdrage verhoogd met in totaal 700 duizend euro. Deze extra kosten zijn gedekt uit het spaarprogramma Ringwegen (BDU en eigen middelen – nieuw beleid).

Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg (Reitdiepplein)

Om de verkeersdoorstroming te verbeteren wordt het knooppunt Noordelijke Ringweg-Westelijke Ringweg aangepast. Dit project wordt uitgevoerd door de provincie en afgerond in 2015.

De projectinvulling is deels gewijzigd door actuele ontwikkelingen. In verband met de mogelijkheid tot inzet van de Ringweg als omleidingsroute tijdens de Aanpak Ring Zuid, wordt op de verbindingsweg Westelijke ringweg -> Noordelijke ringweg een extra rijstrook aangebracht (meerkosten gedragen door Groningen Bereikbaar). Daarnaast wordt vanwege ongewenste verkeerseffecten in het woongebied Reitdiep de voorgenomen opheffing van de kruising Hoogeweg-Westelijke Ringweg niet meer uitgevoerd en anders opgelost. De noodzakelijke aanpassing van het ontwerp leidt tot meerkosten. Op basis van de geldende afspraken over financiële verdeling is daarom de gemeentelijke bijdrage verhoogd met 50 duizend euro. Deze extra kosten zijn gedekt uit het spaarprogramma Ringwegen.

N360

Zowel de verkeersdoorstroming als de verkeersveiligheid op de provinciale weg N360 tussen Groningen en Loppersum moet worden verbeterd. Begin 2015 start de provincie met de reconstructie. De maatregelen binnen de gemeente Groningen hebben betrekking op het gedeelte tussen de Oostelijke Ringweg en de gemeentegrens en worden gerealiseerd voor aanvang van de Aanpak Ring Zuid.

Overige stedelijke projecten

Sontwegtracé / Sontbrug

De verbetering van het Sontwegtracé tussen Europaweg en Oostelijke Ringweg maakt de ontwikkeling van de Eemskanaalzone mogelijk en verbindt het woongebied Meerstad met de bestaande stad. Ook wordt dit de route voor de HOV-verbinding Binnenstad - P+R Meerstad.

De aanleg van de Sontbrug is noodzakelijk om de route compleet te maken. De uitvoering hiervan is al gestart en we realiseren op de brug over het Winschoterdiep een gescheiden infrastructuur voor fiets, auto en bus. Ook de Sontweg wordt heringericht. De planning is erop gericht het tracé klaar hebben, voordat de ombouw van de Zuidelijke Ringweg in het oostelijke deel van de stad is gestart. Het project is gereed eind 2015 en de route kan dan dienen als alternatief tijdens de werkzaamheden van de Aanpak Ring Zuid.

De gunstige aanbestedingen van de delen van het gehele tracé hebben geleid tot een bijstelling van de totale projectbegroting van 65 miljoen euro naar 55,9 miljoen euro. De bijdrage vanuit Meerstad aan de dekking van het project is met dit verschil verlaagd.

Doorstroming Martiniziekenhuis (Boerhaaverotonde)

De doorstroming tussen de rotonde Boerhaavelaan en de rotondes bij de aansluiting met de A7 is onvoldoende. Files zorgen ervoor dat ambulances en bussen te lang onderweg zijn naar het Martiniziekenhuis. Deze nu al ongewenste situatie verslechtert tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg, omdat de verkeersdruk op deze rotondes zal toenemen. Met een combinatie van maatregelen op meerdere plaatsen rondom het Martiniziekenhuis, waaronder een bypass langs de Boerhaaverotonde, gaan we de doorstroming verbeteren. Deze maatregelen eind 2015 afgerond.

Parkeren

Parkeren is onderdeel van de stedelijke bereikbaarheid en met ons parkeerbeleid faciliteren we het bewaken van een aantrekkelijke openbare ruimte. Voor de binnenstad stimuleren we daarom het gebruik van parkeergarages en P+R en ontmoedigen het parkeren op straat. Het parkeren in woonwijken is primair bedoeld voor bewoners. Waar nodig zoeken we in overleg met belanghebbenden naar oplossingen en nemen we maatregelen. Het Parkeerbedrijf zorgt daarbij voor de dagelijkse uitvoering.

In de Oranjebuurt Noord en Noorderplantsoenbuurt was al jaren sprake van parkeeroverlast en na een intensief traject van overleg met bewoners is daarom vanaf 2015 een betaald parkerenregime van kracht.

In het gebied Oosterparkwijk/Korrewegwijk/De Hoogte worden vergelijkbare problemen met de parkeerdruk ervaren. We hebben financiële middelen vrijgemaakt (bestemming van het resultaat van de Rekening 2013) om op eigen verzoek in gesprek te gaan met de bewoners van over mogelijke oplossingen voor de problematiek van een hoge parkeerdruk. We verwachten het resultaat hiervan in 2015.

In grote delen van de stad is sprake van betaald parkeren op straat via betaalautomaten. Vanwege problemen (bij herhaling) met diefstal van contant geld, zijn in 2014 alle parkeerautomaten in de stad vervangen door card-only automaten.

In gebieden met een parkeerregime kunnen bewoners eenvoudig parkeren door aanschaf van een parkeervergunning en bezoekerspas. Het computersysteem dat door het Parkeerloket wordt gehanteerd voor de uitgifte van parkeervergunningen is compleet vernieuwd en vanaf 2015 gaan we hier mee werken. De digitalisering van de parkeerproducten en bijbehorende werkprocessen worden in samenspraak met Stadstoezicht steeds verder uitgebouwd om daarmee de efficiency te vergroten en kosten te besparen.

Verkeersveiligheid

Ter vergroting van de verkeersveiligheid brengen we in diverse gebieden een 30 km/uur-regime aan. Daarbij horen ook kleinschalige herinrichtingswerkzaamheden en het laatste project in dit pakket is de reconstructie van de Vechtstraat. Bij de begroting 2015 zijn hiervoor extra middelen vrijgemaakt en dit project wordt medio 2015 afgerond.

Vanaf 2015 trekken we ook structureel meer geld uit voor verkeersveiligheid. We onderscheiden daarbij een infrastructurele en een gedragscomponent:

- Voor kleine verkeersmaatregelen zijn middelen beschikbaar tot en met 2015. Daarna wordt dit gecontinueerd uit structurele middelen (jaarlijks 200 duizend euro). Het gaat hier om kleine ingrepen. Om in te kunnen spelen op acute problemen met verkeers(veiligheids)situaties van een grotere omvang creëren we ook daarvoor financiële ruimte (jaarlijks 100 duizend euro).
- Met beïnvloeding van verkeersgedrag, vooral van fietsers, is veel te bereiken. We gaan daarom aan de slag met maatregelen en experimenten die via een gedragsaanpassing leiden tot veiligere situaties (jaarlijks 150 duizend euro). Daarnaast werken we vanaf 2015 weer structureel aan Verkeerseducatie met de nadruk op het bereiken van schoolgaande kinderen (jaarlijks 55 duizend euro). We sluiten daarbij aan op het provinciaal verkeerseducatieprogramma dat in voorbereiding is.

De kleine verkeersmaatregelen hebben het karakter van een werkbudget voor maatregelen kleiner dan 10 duizend euro, vooral, maar niet uitsluitend, met het oog op verkeersveiligheid. Deze werkwijze gaan we evalueren en voor de overige componenten gaan we een jaarlijks verkeersveiligheidsprogramma opstellen.

4. Investeringsbeeld / Financiële kaders

In 2013 is Netwerkanalyse geactualiseerd en daarmee zijn substantiële bedragen beschikbaar gesteld om de bereikbaarheid van onze stedelijke regio en de dynamo's te verbeteren. Vorig jaar zijn deze bedragen al opgenomen in het meerjarenprogramma en (soms nog indicatief) doorvertaald over de projecten. In 2014 is al volop gewerkt aan de uitvoering van deze projecten, zoals de maatregelen uit de HOV-visie. Voor andere projecten is de verkenningsfase nog niet afgerond of moet die zelfs nog beginnen. Dit heeft nu geleid tot meerdere nieuwe projecten in dit meerjarenprogramma. In het programma is nog steeds speelruimte ingebouwd. De financiering van projecten is niet in beton gegoten, maar het is mogelijk binnen de deelprogramma's Netwerkanalyse HOV/auto-/fiets-infrastructuur en P+R mee- en tegenvallers die op projectniveau kunnen ontstaan, met elkaar te verrekenen. Gezien de veelheid aan projecten en onzekerheden in de verkenningsfase blijven we er rekening mee houden dat deze situatie zich gaat voordoen.

Een nieuwe impuls gaat uit van de reservering in het Coalitieakkoord 2014 van 2 miljoen euro structureel voor het thema Verplaatsen. Vanaf de begroting 2015 is deze beschikbaar en wordt met name ingezet om extra investeringen te plegen voor het vervoermiddel Fiets.

Ten opzichte van vorig jaar is de financiering van een aantal projecten gewijzigd. Dat heeft te maken met vorderingen in de planvorming, het samenvoegen van projecten (Spoorzone), het (her)bestemmen van RSP- en BDU-subsidies en het effectueren van afgesproken bezuinigingen in het kader van de begroting 2014. Deze wijzigingen voeren we steeds door in overleg met regio en provincie.

In de bijlage is een overzicht opgenomen van de (soms indicatieve) inzet van de middelen per project. Daarnaast is aangegeven welke partij trekker is van deze projecten. Want dat zijn we, geheel in lijn met het samen werken aan de bereikbaarheid van de stedelijke regio, niet altijd zelf. Wel denken we altijd mee over de beste oplossingen én dragen we financieel bij; of dat nu op RSP-pakketniveau of via een aparte eigen bijdrage is. De projecten in de bijlage komen voort uit de regionale bereikbaarheidsstrategie (MIP), de HOV-visie en de gezamenlijke investeringsagenda van gemeente en provincie. Hieronder wordt kort ingegaan op de ontwikkelingen per financieringsbron.

Ontwikkelingen per financieringsbron

In de tabel zijn 5 verschillende (hoofd)financieringsbronnen aangegeven, namelijk: eigen middelen, BDU, RSP, Regio (MIP) en overig. De RSP-middelen zijn daarbij verder uitgesplitst in middelen die samenhangen met de HOV-visie (herbestemming RSP/MIT door provincie), de investeringen in HOV-infra en transferia en de RSP-middelen die al waren verdeeld in het basisconvenant.

Eigen middelen

Het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer wordt al enkele jaren voor een groot deel gefinancierd met subsidies. Dat heeft enerzijds te maken met de verminderde financiële armslag van de gemeente en anderzijds met onze financiële bijdrage van 80 miljoen euro aan het RSP op pakketniveau. Bij de begroting 2015 zijn vanuit de eigen middelen extra impulsen toegevoegd voor maatregelen die voortvloeien uit de Fietsstrategie en de ontwikkeling van het stationsgebied tot HOV-knooppunt. Ook zijn extra middelen uitgetrokken onder de noemer verkeersgedrag ter verbetering van de verkeersveiligheid. In totaal gaat het om 2 miljoen euro structureel. Dit zetten we als volgt in:

Bestemming	Bedragen x 1000 euro			
	2015	2016	2017	2018
Stationsgebied				
Planontwikkeling en strategie	1.000	1.000	-	-
Fietsmaatregelen				
Fietstunnel stationsgebied *			660	660
Fietsstrategie	645	445	785	785
Verkeersveiligheid				
(Kleine)verkeersmaatregelen **	-	200	200	200
Reservering onvoorziene maatregelen	100	100	100	100
Diverse onderzoeks- en proceskosten	50	50	50	50
Verkeerseducatie	55	55	55	55
Experimenten verkeersgedrag	150	150	150	150
Totaal	2.000	2.000	2.000	2.000

* De aanleg van een spoorkruisende fietstunnel is geraamd op 12 miljoen euro. Dit komt overeen met ongeveer 660 duizend euro structureel

** Voor 2015 is uit bestaande middelen nog 140 duizend euro beschikbaar

De besteding aan het Stationsgebied heeft betrekking op de onderzoeks- en interne proces- en personeelskosten. Het gaat daarbij om de activiteiten die te maken hebben met de infrastructurele maatregelen rondom de Spoorzone Groningen en de ontwikkeling van een ruimtelijk-economisch plan voor het gehele Stationsgebied. Onderdeel daarvan is het opstellen van een financiële strategie, waarmee onder andere de langjarige kosten die met deze ontwikkeling samenhangen vanaf 2017 op andere wijze gedekt kunnen worden. De totale plan- en investeringskosten worden pas vanaf dan meer duidelijk.

BDU

Sinds 2014 zijn onze BDU ontvangsten met ruim 3 miljoen euro verminderd, doordat de provincie, in nauw overleg met ons, de BDU de komende jaren gebruikt voor investeringen in openbaar vervoer, waaronder de aanschaf van nieuwe bussen en verbeteringen aan bestaande bussen. Wij ontvangen jaarlijks nog bijna 400 duizend euro, dat we inzetten voor het spaarprogramma Ringwegen dat we samen met de provincie hebben opgezet. We gaan in overleg met de provincie onderzoeken hoe we dit spaarprogramma de komende jaren kunnen doorzetten.

In de financiering van lopende projecten is bijna 21 miljoen euro BDU opgenomen.

RSP

Het RSP is de grootste financieringsbron van het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Het RSP bestaat uit meerdere onderdelen. Voor het verkeersprogramma zijn de onderdelen “concrete bereikbaarheidsprojecten”, “regionaal mobiliteitsfonds (RMF)” en de middelen “Motie Koopmans” de belangrijkste. In dit onderdeel zijn bijvoorbeeld de projecten Zuidelijke Ringweg en Spoorzone Groningen ondergebracht. Naast verkeersprojecten financiert het RSP ook kennis- en innovatieprojecten. De kern daarvan is het Ruimtelijk Economisch Programma (REP). De bijdrage van 35 miljoen euro aan het Groninger Forum komt bijvoorbeeld uit dit REP.

In de tabel is de kolom RSP HOV-infra/transferia apart opgenomen. Voor deze projecten zijn wij, met uitzondering van de bustoe- en afrit Hoogkerk, de trekker. Dit onderdeel van het RSP heeft een omvang van 77 miljoen euro voor de gehele regio, waarvan 42 miljoen euro is bestemd voor de stad Groningen. Hiermee zijn we 2 nieuwe projecten gestart: P+R-Reitdiep en P+R-Meerstad. Er resteert nog een post van bijna 3,1 miljoen euro voor investeringen in P+R, zoals de verbetering van de kwaliteit van terreinen. In overleg met onze regionale partners werken we aan de invulling hiervan.

Regio(fonds)

In 2013 is in het kader van de actualisatie van de Regiovisie Groningen Assen en de Netwerkanalyse is vanuit het meerjaren-investerings-programma (MIP) van het Regiofonds in totaal 62 miljoen euro beschikbaar gekomen voor plannen die de bereikbaarheid van de gehele regio verbeteren. Bijna 32 miljoen euro hiervan is opgenomen in projecten uit de tabel (bijlage).

Overige financieringsbronnen

De kolom overig omvat een grote diversiteit aan verschillende subsidiebronnen. De meest omvangrijke is de bijdrage van 200 miljoen euro uit het MIRT voor de Zuidelijke Ringweg. Verder bevat deze kolom onder andere provinciale bijdragen vanuit het MIT, de rijkssubsidie Beter Benutten en bijvoorbeeld bijdragen van NS en ProRail. We onderzoeken nog de mogelijkheden die het nieuwe landelijke subsidieprogramma Vervolg Beter Benutten kan bieden voor de verbetering voor de bereikbaarheid, bijvoorbeeld de aanpassing/aanleg van fietsroutes van regionaal en stedelijk belang. Begin 2015 is hierover meer duidelijkheid.

Risico's van verkeersprojecten

In het coalitieakkoord hebben we afgesproken dat we bij de start van nieuwe projecten expliciet de risico's en het effect op het benodigde weerstandsvermogen in beeld brengen. In de huidige systematiek geldt voor verkeersprojecten dat het risico wordt bepaald op 10% van de totale investering. Deze regel gold in het verleden voor het bepalen van het risico binnen grondexploitaties.

Het effect van deze werkwijze is dat bij de start van verkeersprojecten het risico inzichtelijk wordt gemaakt. Op basis van de omvang van het risico moet het weerstandsvermogen worden aangevuld. In de praktijk kan de aanvulling van het weerstandsvermogen vaak niet uit de beschikbare middelen voor het project worden gedekt. De benodigde aanvulling moet dan worden meegenomen bij de begroting, waardoor een voorbeslag wordt gelegd op de algemene middelen. Dit vinden we niet wenselijk. Daarom hebben we gekeken welke risico's zich voordoen bij verkeersprojecten en hoe we in de praktijk omgaan met deze risico's.

Verkeersprojecten zijn van een heel andere type dan gebiedsontwikkeling via een grondexploitatie. Er zijn veel minder externe variabelen en vooral vanwege de afwezigheid van onzekerheden rondom verwachten grondopbrengsten, blijkt in de praktijk dat de risico's bij verkeersprojecten kleiner zijn dan bij grondexploitaties. We hebben ook al vele jaren ervaringen met verkeersprojecten en al met al uit zich dit er in dat resultaten op verkeersprojecten veelal klein zijn, zowel positief als negatief. Deze resultaten worden vervolgens binnen het programma verrekend dan wel in de gemeentebegroting.

De risico's bij verkeersprojecten hebben voornamelijk betrekking op de hoogte van de investeringskosten. Vooraf worden deze risico's zover mogelijk teruggebracht en beheerst door vóór de start van uitvoering zoveel mogelijk uitgewerkte ontwerpen en kostenramingen beschikbaar te hebben.

Bij verkeersprojecten kunnen we onderscheid maken in reguliere (kleinere) projecten en grote verkeersprojecten. Reguliere verkeersprojecten bestaan meestal uit planvorming inclusief participatie, civieltechnische voorbereiding en toezicht bij uitvoering en uitvoering van de maatregelen. Deze projecten worden uitgewerkt tot en met het definitief ontwerp voordat een kredietaanvraag wordt gedaan. Het programma en de kosten en dekking zijn bekend en het is afgestemd met de omgeving. In de praktijk blijken zich op deze projecten alleen kleinere afwijkingen voor te doen. We houden daarom voor deze projecten (= investering minder dan 5 miljoen euro) geen risicobuffer meer aan.

Bij de grote verkeersprojecten (= investering meer dan 5 miljoen euro) zijn de onzekerheden ook groter. Het gaat dan bijvoorbeeld om een project als de Sontbrug, HOV-as West, etc. Daarbij spelen zaken als de benodigde grondaankopen, bodemsanering, planvorming inclusief participatie, civieltechnische voorbereiding en toezicht bij de uitvoering en de uitvoering. Bij de start van het project is nog niet altijd een definitief ontwerp beschikbaar en / of moeten er nog (participatie of vergunnings)procedures worden doorlopen.

Voor de grote verkeersprojecten (of complexe kleinere projecten) blijven we daarom uitgaan van de bestaande systematiek voor het bepalen van het risico (10% investeringskosten). Daarbij beoordelen we de mogelijkheid om bij te sturen in het project (beheersmaatregelen). Op projectniveau kunnen dat bijvoorbeeld zijn: het werken met een plafondprijs in de aanbesteding, het rekening houden met een percentage onvoorzien in de kostenraming of het in beeld brengen van besparingsmogelijkheden.

Uitgangspunt blijft dat er altijd risicoschattingen worden gemaakt en dat risico's binnen de beschikbare middelen van het project worden opgelost. Omdat extra kosten over het algemeen voor de uitvoering duidelijk zijn, kan op dat moment nog worden bijgestuurd (realiseren bezuinigingen zodat extra kosten binnen het project kunnen worden opgevangen). Risico's die niet binnen de beschikbare middelen van het project kunnen worden opgelost, worden meegenomen in het benodigde weerstandsvermogen voor verkeersprojecten (zie hieronder).

Bijzondere situaties

Voor projecten die voortvloeien uit de Netwerkanalyse 2013 (totale omvang gemeentelijke middelen 20 miljoen euro,) is besloten dat voor- en nadelen mogen worden verrekend binnen het totale programma (gesloten financiering). Financiële tegenvallers kunnen dus binnen het totaal beschikbare budget worden opgevangen. Dit kan effect hebben op de projecten die uitgevoerd kunnen worden, maar voor het geheel geldt dat geen sprake is van een financieel risico voor de gemeente Groningen.

Weerstandsvermogen

In het geval het niet mogelijk is risico's op te vangen binnen de beschikbare middelen voor het project, zal buiten het project voldoende weerstandsvermogen beschikbaar moeten zijn. Om niet bij de start van een project te worden geconfronteerd met een noodzaak om het weerstandsvermogen aan te vullen (en daarmee een voorbeslag te leggen op de gemeentebegroting), zullen we bij de begroting een inschatting maken van het risico van nieuwe projecten en het effect op het weerstandsvermogen. De benodigde aanvulling van het weerstandsvermogen wordt dan direct betrokken bij de besluitvorming over de begroting.

Vanaf de gemeentebegroting 2016 zullen we het risico van nieuwe verkeersprojecten meenemen bij het bepalen van het risico. In de gemeentebegroting 2015 houden we rekening met een risico van 2,8 miljoen euro, met een kans van optreden van 50% (afgesproken werkwijze). We verwachten dat dit risicobedrag voldoende is voor het opvangen van de risico's van nieuwe en bestaande projecten. Daarnaast is rekening gehouden met een risico voor de aanleg van het Sontwegtracé. Het benodigde weerstandsvermogen hiervoor is gedekt uit de beschikbare middelen voor het project (door bezuinigingen binnen het project).

Aandachts- en knelpunten

Op dit moment zijn van alle lopende projecten de totaal geraamde projectkosten gedekt. Wel zijn er nog enkele aandachts- en knelpunten:

Aandachtspunten

- Groningen Bereikbaar

De totale kosten van Groningen Bereikbaar (grotendeels organisatiekosten) zijn bij aanvang in 2012 geschat op 10 miljoen euro voor de gehele periode 2012 – 2020. De financiering van de kosten is voor de eerste fase (3,3 miljoen euro) gedekt. Wij hebben daar een bijdrage van 1 miljoen euro (30%) aan geleverd.

Door de samenwerkingsorganisatie wordt gewerkt aan een Meerjarenraming van de kosten. Daarbij spelen diverse nieuwe factoren een rol, zoals de latere start van de Aanpak Ring Zuid en het steeds duidelijker worden van de invulling van het (nog ongedekte) deelprogramma Mobiliteitsmanagement. Voor de dekking zijn meerdere financieringsbronnen in beeld zoals bijdragen vanuit de betrokken grote projecten (Aanpak Ring Zuid, Spoorzone Groningen) en de rijksprogramma's Beter Benutten en een vervolg daarop. Het initiatief voor de invulling van het restant van dekking ligt eerst bij de organisatie Groningen Bereikbaar, maar uiteindelijk is de financiering van kosten van de volgende fases de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de oprichtende partijen. Begin 2015 verwachten we hierover meer duidelijkheid.

- HOV-as West

We hebben op dit project 1,22 miljoen euro eigen middelen bezuinigd door het verminderen van de gemeentelijke bijdrage aan de totale HOV-visie vanuit de vrijval middelen Regiotram van 10 naar 8,88 miljoen euro. Ter completering van het projectbudget hebben we daarom 1,22 miljoen euro vanuit de OV-voorziening toegevoegd. Dit is oorspronkelijke subsidiegeld (BDU/GDU) en de afstemming met de provincie hierover moet nog worden afgerond. De wijziging is al wel opgenomen in de overzichtstabel (bijlage).

Knelpunten

- Vervanging Gerrit Krolbrug / Oosterhamrikzone

De provincie Groningen onderzoekt in opdracht van het rijk de vervanging van de Gerrit Krolbrug. Voor een robuuste verbetering van de bereikbaarheid van het UMCG en de binnenstad vanuit stad en regio is een directe verbinding vanaf de Oostelijke Ringweg hét middel. Samen met de provincie en het Rijk onderzoeken we daarom de mogelijkheden om deze projectdoelen te combineren. In de planstudie is daarom ook de optie van vervanging op een andere locatie, namelijk in de Oosterhamrikzone, als variant meegenomen. De uitkomst van de studie is voor de zomer 2015 helder, waarna de volgende stappen naar voorbereiding en uitvoering kunnen worden gezet.

Vrijwel de volledige financiële middelen voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug zijn door het rijk beschikbaar gesteld. Voor de grotere ambitie (verbetering van de bereikbaarheid) is nog geen dekking. Vanuit het Investeringsfonds Stedelijke Vernieuwing (ISV) hebben we een bijdrage beschikbaar, maar we moeten samen met onze regionale partners de volledige dekking van de maatregelen onderzoeken. In het laatste kwartaal van 2015 moet een besluit worden genomen over de autobereikbaarheid van het UMCG via het oostelijk stadsdeel naar de Oostelijke Ringweg.

- Bereikbaarheid stationsgebied over de weg

De Stationsweg zorgt in de huidige praktijk voor vertragingen in het busvervoer. Daarnaast is uit onderzoeken gebleken dat de doorstroming van het verkeer op de Stationsweg tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg verder verslechtert. Na voltooiing van de Aanpak Ring Zuid en de realisatie van een aantal andere projecten (HOV-as West, bustunnel) zal er minder busverkeer op de Stationsweg gaan rijden.

Onder regie van Groningen Bereikbaar wordt onderzocht met welke (tijdelijke) verkeersmaatregelen de bereikbaarheid van het gebied de komende jaren gewaarborgd en zo mogelijk verbeterd kan worden. Het resultaat van het onderzoek wordt begin 2015 verwacht, maar voor de dekking van maatregelen zijn op voorhand geen middelen beschikbaar. Het combineren met andere projecten (DVM-maatregelen, HOV-route Herebrug) biedt wellicht mogelijkheden. Ook kunnen we dit eventueel betrekken bij de afweging over de inzet van de resterende middelen voor autoprojecten vanuit de Netwerkanalyse.

Daarnaast is de toegang tot het gebied vanuit zuidelijke richting onderdeel van het ruimtelijk totaalplan voor de ontwikkeling van het stationsgebied ten zuiden van de sporen. Mogelijk zijn daarbij ingrijpende oplossingen voor auto- en busverkeer nodig vanaf het huidige Emmaviaduct. Dit wordt samen met de overige planuitwerking opgepakt. Daaruit wordt dan de omvang van de investeringskosten helder. Dat betrekken we bij het opstellen van een financiële strategie voor de dekking van de totale, langjarige kosten van de gehele gebiedsontwikkeling.

Vooruitblik

Voorbij de periode van dit meerjarenprogramma (2015 – 2018) zien we op ons afkomen dat na de Aanpak Ring Zuid nog voor meerdere projecten en activiteiten financiële middelen nodig zijn. Op dit moment valt te denken aan de ombouw van de Westelijke Ringweg, de volgende ambitieniveaus uit de HOV-visie (niveau 3 en 4), eventueel de vervanging van het Herewegviaduct (2028, onderhoudsproject) en de beheer- en onderhoudskosten van het PRIS/Verkeersmanagementsysteem (na 2020).

Samen met onze regionale partners gaan we werken aan een meerjarenstrategie om deze toekomstige investeringen te financieren. We dekken de ombouw van delen van de noordelijke en oostelijke ringweg uit het spaarprogramma Ringwegen. De bijdrage van de provincie en BDU hieraan lopen door, maar onze gemeentelijke bijdrage uit eigen middelen wordt na 2016 beëindigd. Om ook in de nabije toekomst voldoende middelen beschikbaar te krijgen voor bijvoorbeeld de Westelijke Ringweg (inclusief ontsluiting Suikerunieterrein) zullen we ons opnieuw moeten committeren aan het gemeentelijke deel in het totale spaarbedrag.

5. Overzicht projecten 2015 – 2018

In de bijlage is een overzicht opgenomen van alle projecten voor de periode 2015 – 2018, voor zover die nu bekend zijn. Het gaat dan om projecten die wij als gemeente realiseren, projecten die wij (gedeeltelijk) financieren en projecten die op ons grondgebied plaatsvinden, in samenwerking met andere overheden en partijen. Daarbij staan ook meerdere studieprojecten.

In het schema hebben we verder de projecten vermeld die in 2014 zijn afgerond of niet meer in het programma zitten omdat deze zijn vervallen.

In het overzicht is ook de wijze waarop de projecten worden gefinancierd opgenomen.

Bijlage: Overzicht projecten meerjarenprogramma verkeer en vervoer 2015-2018

Lopende Projecten	Projecttrekker				Kosten	Gedekt	Financieringsbronnen				Bedragen x 1000 €				
	2015	2016	2017	2018			Eigen Middelen HOV-visie	Eigen Middelen Overig	BDU	HOV-Visie provincie	RSP HOV-infra en transferia	RSP	REGIO	OVERIG	
Deelprogramma Auto															
Zuidelijke Ringweg (inclusief Helperzoomtunnel)	0000	0000	0000	0000	Rijk (swasterstaat)	693.000	693.000						493.000	200.000	
Groningen Bereikbaar (2012-2020)	0000	0000	0000	0000	Zelfstandig	10.000	3.300		1.000				750	1.550	
Dynamisch Verkeersmanagement (2013-2020)	00				Groningen Bereikbaar	13.900	13.900	2.920						10.980	
Oostelijke Ringweg	0000				Provincie	36.700	36.700		2.390	2.067				32.243	
Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg (Reitdiepplein)	0000	00			Provincie	1.850	1.850		250					1.600	
Reconstructie Noordzebrug / Bedumerweg	0000				Provincie	30.600	30.600		1.228	1.032				28.340	
NIEUW: N360	0000	0000	0000		Provincie	8.265	8.265			3.518			960	3.787	
Sontwegverbinding (Sontbrug)	0000				Gemeente	55.927	55.927		20.927	5.000		18.000		12.000	
Doorstroming Martiniziekenhuis (Boerhaavekruising)	0000				Gemeente	1.850	1.850	200	1.300	300				50	
Kleine verkeersmaatregelen	0000	0000	0000	0000	Gemeente	740	740		740						
NIEUW: Noordelijke Ringweg aansluiting Zonnelaan	0000	00			Gemeente	500	500	500							
Werkbudget auto vanuit aanvullend pakket Netwerkanalyse (nog in te vullen)	0000	0000			Gemeente	2.180	2.180	2.180							
Deelprogramma Openbaar Vervoer															
Spoorzone Groningen (inclusief bustunnel)	0000	0000	0000		Provincie	236.000	236.000		14.900		70.000		114.100	27.000	
Extra Snelrein Groningen - Leeuwarden (ESGL), inclusief Tunnel Paterswoldseweg	0000	0000	0000		Provincie	133.000	133.000						107.000	36.000	
OV-verbinding Leek-Roden (incl. rotondes Hoogkerk en tunnel Eemsgolaan)	0000	0000	0000		Provincie	20.000	20.000				20.000				
HOV-as West	0000	00			Gemeente	14.200	14.200	780	200	5.718		4.902		2.600	
Bus toe- en afrit P+R Hoogkerk (Uitvoering binnen Aanpak Ring Zuid)	0000	0000	0000		Rijk (swasterstaat)	4.000	4.000					3.500		500	
Toegankelijke bushaltes	0000	0000	0000		Gemeente	4.061	4.061	1.000	610	2.451					
Dynamisch reisinformatiesysteem (DRIS)	0000	0000	0000		Regio Groningen Assen	2.750	2.750		50		1.100		1.200	400	
Busmaatregelen uit HOV-visie (3 tranches)	0000	0000	0000		Gemeente	16.000	16.000	8.000			8.000				
Deelprogramma Fiets															
Fietsparkeren onder Forum (1200 plaatsen)	0000	0000	0000		Gemeente	GREX project	GREX project								
Beter Benutten Fietsparkeren (op Hoofdstation, P+R en bushaltes)	00				Gemeente	995	995		203				245	547	
Fietspad de Verbetering	00				Gemeente	570	570		360	210					
NIEUW: Fiets tunnel hoofdstation	0000	0000	0000		Gemeente	12.000	12.000		12.000						
NIEUW: Stalling hoofdstation zuidzijde	0000	0000	0000		Gemeente	8.000	8.000					4.000		4.000	
NIEUW: Fietspad langs Noordelijke Ringweg	0000	00			Gemeente	1.500	1.500	1.500							
NIEUW: Fietspad langs spoorlijn Groningen-Sauwerd (zuidelijke deel)	0000	00			Gemeente	600	600	600							
NIEUW: Verbeteren Slimme Routes Zernike	0000	00			Gemeente	800	800	800							
NIEUW: Verbeteren fietsvoorzieningen P+R-terreinen (stallingen/toegankelijkheid)	0000	00			Gemeente	300	300	300							
NIEUW: Maatregelen Fietsstrategie (nog in te vullen)	00				Gemeente	2.660	2.660								
Plaatsen fietsklemmen in oude (studenten) wijken (Relatie met MJP.Wonen)	0000	0000	0000	0000	Gemeente	100	100		100						
Deelprogramma Parkeren															
Parkeergarage Forum (380 auto's)	0000	0000	0000		Gemeente	GREX project	GREX project								
Uitbreiding P+R Haren	0000	0000	0000		Gemeente	4.786	4.786					3.775	250	761	
NIEUW: P+R Reitdiep	0000	0000	0000		Gemeente	4.000	4.000					4.000			
NIEUW: P+R Meerstad	0000	0000	0000		Gemeente	4.500	4.500					4.500			
investeringen P+R	0000	0000	0000		Gemeente	PM	3.073					3.073			
Verkeersveiligheid															
Afronden 30 km/h gebieden	00				Gemeente	1.472	1.472		905	567					
NIEUW: Reservering onvoorziene veiligheidsproblemen/infra-aanpassingen	0000	0000	0000	0000	Gemeente	400	400		400						
NIEUW: Verkeerseducatie	0000	0000	0000	0000	Gemeente	220	220		220						
NIEUW: Gedragsbeïnvloeding	0000	0000	0000	0000	Gemeente	600	600		600						
TOTAAL Lopende Projecten							1.332.739	18.780	58.383	20.863	99.100	41.750	719.300	32.205	342.358
Afgeronde projecten in 2014															
Verkenning nieuw parkeervergunningen systeem					Legend planning										
Fietsverbinding Bessemerstrook					□ Planvorming										
Vervangen (muntgeld)parkeerautomaten door card-only automaten					■ Uitvoering										
Projecten niet meer in het meerjarenprogramma															
Flyover voor sporen ten westen van Hoofdstation															
Vervanging Herewegviaduct															
Projecten in studie															
Opmerkingen															
Herijking Parkeerbalans															
Kabelbaan / Fly-over															
Bereikbaarheid UMCG / Oosterhamrikzone, vervanging Gerit Krolbrug / Paddepoelsterbrug															
Trainstation Hoogkerk															
Trainstation Vinkhuizen															
Benodigde investeringen in tijdelijke P+R-terreinen															
Afronden Noord-Zuidroute															
N355															
N361															
Opwaarderen Westelijke Ringweg															
Piloot verruiming venstertijden binnenstad															
Logistiek (Vervolg Beter Benutten)															

*Meerjarenprogramma
Structuurvisie Wonen 2015*

*Gemeente Groningen
November 2014*

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	4
2. ACTUELE ONTWIKKELINGEN	4
2.1 Inleiding	4
2.2 Ontwikkelingen op de woningmarkt van Groningen	5
2.3 Woningbouwproductie 2013 en prognose 2014	5
2.4 Verkoopcijfers en opties nieuwbouwwoningen	5
2.5 Ontwikkelingen in de bestaande voorraad	6
2.6 Lokale woningmarktmaatregelen - Bouwoffensief	7
3. DOELGROEPEN	10
3.1 Gezinnen	10
3.2 Ouderen	11
3.3 Jongeren (incl. Monitor Jongerenhuisvesting)	12
4. WOONWISE	19

BIJLAGE I: Woningmarktproductie 2013 en prognose 2014

1. INLEIDING

Hierbij ontvangt u het Meerjarenprogramma Wonen 2015. De basis van het Meerjarenprogramma is de Structuurvisie “Kwaliteit van Wonen 2010 – 2020”. De centrale doelstelling van ons huidige woonbeleid is om een ieder zoveel mogelijk naar zijn zin in de stad te laten wonen. Het vergroten van de keuzemogelijkheden in wijk, woonmilieu en woningtype staat daarbij voorop. De nadruk ligt daarbij meer op kwaliteit dan op kwantiteit. We richten ons vooral op toevoegingen in specifieke segmenten, het functioneren van de bestaande voorraad en de samenhang met voorzieningen.

In het Meerjarenprogramma Wonen 2014 hebben wij aangekondigd dat wij voornemens zijn onze Structuurvisie Wonen te actualiseren. Daarbij bepalen we ook opnieuw de indicatoren om deze beleidsdoelstellingen te volgen.

Wij zijn ondertussen begonnen met de actualisatie van de woonvisie. We streven er naar u voor de zomer van 2015 het resultaat voor te leggen. In deze woonvisie zullen ook onze doelstellingen en speerpunten opnieuw worden vastgelegd en de indicatoren voor het volgen van de beleidsdoelstellingen worden bepaald. Deze krijgen dan hun vertaling in de Begroting 2016. Conform het coalitieakkoord gaan we tevens ons beleid voor particuliere kamerverhuur herijken en de mogelijkheden onderzoeken voor meer maatwerk op wijk, buurt en straatniveau.

Aangezien in de actualisatie van de woonvisie de belangrijkste inhoudelijke doelen en speerpunten een plek gaan krijgen, stellen we dit Meerjarenprogramma meer op als een monitor, waarin we de belangrijkste ontwikkelingen beschrijven. De monitor Jongerenhuisvesting maakt zoals gebruikelijk hier ook onderdeel van uit.

In het Coalitieakkoord is structureel 2 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van de maatregelen uit het Bouwoffensief. In dit Meerjarenprogramma geven we aan hoe we deze middelen gaan inzetten.

2. ACTUELE ONTWIKKELINGEN

2.1 Inleiding

De afgelopen jaren werd de inhoud van het Meerjarenprogramma en de realisatie van onze doelen gedomineerd door de crisis en de rijksmaatregelen. In 2014 zien we echter voor het eerst voorzichtige tekenen van herstel van de Nederlandse economie. We zien dit ook terug in de woningmarkt. Landelijk is er een stijging van het aantal verkochte nieuwbouwwoningen en ook in Groningen neemt de verkoop toe. Dit is onder andere goed zichtbaar in de verkopen in Meerstad, die boven verwachting zijn.

Vanaf eind 2013 – begin 2014 zien we het herstel terug in een stijgend consumentenvertrouwen. Sinds juli 2014 daalt het consumentenvertrouwen echter weer. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door de gespannen internationale situatie.



Figuur 1: Index consumentenvertrouwen (bron: CBS, StatLine)

Zoals in het vorige Meerjarenprogramma werd aangegeven is de woningbehoefte echter onverminderd hoog gebleven. Er is dus geen sprake van een afgenomen behoefte, maar van een *uitgestelde* woningvraag. Dit leidt tot een stuwmeer van 'verhuisgeneigde' huishoudens. Door het stijgende consumentenvertrouwen van eerder dit jaar, hebben huishoudens ook meer vertrouwen gekregen. We zien dan ook dat de woningmarkt in beweging komt en huishoudens nu toch de stap durven te nemen om een nieuwbouwwoning te gaan kopen. Een belangrijke factor die hierbij een rol speelt is de historisch lage hypotheekrente. We zien op basis van NVM cijfers verder dat de gemiddelde woningprijs van bestaande woningen toeneemt.

2.2 Ontwikkelingen op de woningmarkt van Groningen

De woningmarkt in Groningen heeft ook onder druk gestaan de afgelopen jaren. We deden het landelijk gezien echter niet slecht. Na Amsterdam kent de woningmarkt in Groningen landelijk de grootste dynamiek. Zoals in het vorige Meerjarenprogramma al werd aangegeven profiteert Groningen van het feit dat de gemiddelde huizenprijzen in de stad en omgeving vergeleken met het landelijk gemiddelde laag zijn en er een relatief grote voorraad goedkope koopwoningen is. De prijsdalingen in de bestaande koopwoningmarkt zijn bij ons dan ook relatief beperkt gebleven. Deze signalen onderstrepen de sterke marktpositie van de stad Groningen. Door de relatief lage prijzen is een groot deel van de woningvoorraad nog toegankelijk voor starters op de woningmarkt. Dit is ook te merken aan de blijvend grote vraag naar startersleningen.

2.3 Woningbouwproductie 2013 en prognose 2014

In 2012 zijn er 841 woningen opgeleverd. In 2013 zijn we uitgekomen op een productie van 1.083 woningen. Dit aantal was conform de verwachting. De corporaties hebben circa 58% van deze woningen gerealiseerd. Zoals al eerder werd aangegeven is het investeringsvermogen van de corporaties als gevolg van rijksmaatregelen en de crisis flink afgenomen. De afgelopen jaren was het aandeel van de corporaties in de woningbouwproductie tussen de 70 en 80%. We zien nu dat dit aandeel is gedaald. Met de nieuwe woonvisie zullen we ook nieuwe prestatieafspraken met de corporaties maken. Daarnaast zien we dat particuliere initiatiefnemers meer bouwen (onder andere voor jongerenhuisvesting). Daarnaast proberen we (buitenlandse) investeerders te interesseren voor Groningen om daarmee meer woningbouwprojecten vlot te trekken.

Voor 2014 verwachten wij een productie van rond de 1.000 woningen. We verwachten een productie van de corporaties van 483 woningen, circa 48% van de totaalproductie. Meer dan de helft van de woningbouwproductie zal in 2014 bestaan uit eenheden voor jongerenhuisvesting.

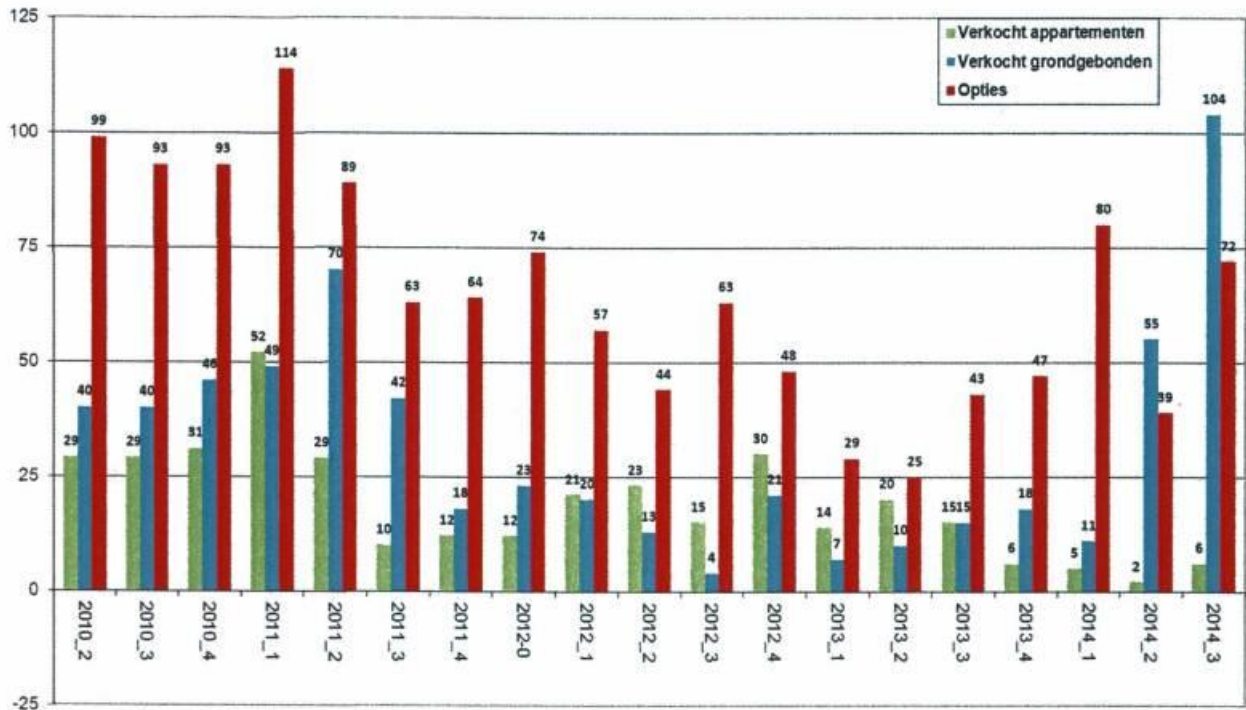
In **bijlage I** vindt u een uitgebreid overzicht van de woningbouwproductie.

2.4 Verkoop en opties nieuwbouwwoningen

In 2013 zijn uiteindelijk 105 woningen (exclusief Meerstad) verkocht. In 2014 zijn tot en met het derde kwartaal van 2014 183 woningen verkocht (waarvan 13 appartementen en 170 grondgebonden). In Meerstad zijn op dit moment ruim 70 woningen verkocht en dus zal de bijgestelde doelstelling in de grondexploitatie van Meerstad voor dit jaar ruim worden behaald.

In de grafiek op de volgende pagina volgt een overzicht van alle verkopen van appartementen en grondgebondenwoningen plus de opties per kwartaal in de stad (exclusief Meerstad).

VERKOCHT & OPTIES Stad (ex. Meerstad)



Figuur 2: verkopen en opties stad (bron: gemeente Groningen, 1 oktober 2014)

2.5 Ontwikkelingen in de bestaande voorraad

Uit gegevens van de NVM blijkt dat de verkooptijd van de bestaande woningvoorraad van Groningen in het eerste kwartaal van 2014 is gedaald naar 82 dagen, ten opzichte van 114 dagen in het eerste kwartaal van 2013. Landelijk was de gemiddelde verkooptijd met 159 dagen een stuk hoger dan Groningen. De voorlopige cijfers van de NVM over het tweede kwartaal van 2014 laten een verdere daling van de gemiddelde verkooptijd zien.

Het aantal transacties in de bestaande voorraad was in het eerste kwartaal van 2014 met 444 woningen 69 meer dan dezelfde periode een jaar eerder. In het tweede kwartaal van 2014 lijkt het aantal transacties weer licht te dalen met in totaal 387 transacties. Maar dit zijn voorlopige cijfers en deze pakken vaak hoger uit wanneer ze definitief zijn. Op het moment van schrijven staan er in Groningen 1.881 woningen te koop. In dezelfde periode een jaar eerder stonden er 1.929 woningen te koop in de stad.

2.6 Lokale woningmarktmaatregelen - Bouwoffensief

Hieronder gaan we in op de maatregelen die we nemen om de woningbouwproductie en de verkoop te stimuleren. Het Bouwoffensief dat we in 2013 hebben gelanceerd bevat hiervoor verscheidene maatregelen.

Bouwoffensief - bouwen aan Groningen

Op 25 juni 2013 hebben we het Bouwoffensief, bouwen aan Groningen gepresenteerd. Met het bouwoffensief willen we met een reeks praktische maatregelen een impuls geven aan de vastgelopen woningmarkt. We zijn nu circa 1,5 jaar verder en hebben in die periode de volgende resultaten behaald:

- **Projectfinanciering:** er zijn verscheidene gesprekken geweest met partijen over projectfinanciering door de gemeente. Tot op heden heeft dit nog niet geleid tot een concreet resultaat, maar de interesse van partijen is groot en wij verwachten voor het eind van 2014 nog een concreet financieringsvoorstel aan uw raad voor te leggen. In het bouwoffensief houden we voor 2015 rekening met in totaal 2 projectfinancieringen;
- **Groningen Woont:** Op 5 februari hebben wij de site www.groningenwoont.nl gelanceerd. De site is onderdeel van het platform Groningen Woont waarin overheden, ontwikkelaars, makelaars, corporaties en overige partijen (notarissen, hypotheekverstrekkers) samen werken om gezamenlijk de woningmarkt van Groningen te stimuleren. De site is een middel om dit doel te bereiken. Een ander belangrijk onderdeel zijn de gezamenlijke nieuwbouwdagen. De eerste Groningse Nieuwbouwdag vond plaats op 27 september 2014 en was een succes. Op de Nieuwbouwbeurs XL zullen we Groningen Woont opnieuw onder de aandacht brengen. Ondertussen participeren 12 partijen in Platform Groningen Woont en dragen zijn ook financieel bij aan het platform. Wij hopen dit in 2015 verder te kunnen uitbouwen;
- **Verlagen parkeernorm:** we hebben de parkeernorm voor jongerenhuisvesting verlaagd van 0,3 parkeerplaatsen naar 0,1 parkeerplaatsen per bewoner. Dit heeft echter tot op heden niet geleid tot extra ontwikkeling van plannen. De grootste belemmering op dit moment is het verkrijgen van de financiering;
- **Olieavonden:** we hebben enkele oliemiddagen/avonden georganiseerd. Door de veranderingen die we hebben ingezet met bijvoorbeeld de Stadsbouwmeester nieuwe stijl en andere organisatorische veranderingen bleek dat de belemmeringen niet in onze organisatie zaten, maar vooral in externe factoren zoals het verkrijgen van financiering.
- Om deze reden hebben geen vervolgegegeven aan het organiseren van olieavonden

Voor de uitvoering van deze maatregelen is structureel € 2 miljoen aan intensiveringsmiddelen door uw raad ter beschikking gesteld. Hieronder doen wij een voorstel voor de verdeling van deze middelen.

Van dit bedrag reserveren wij € 350.000,- voor cultuurhistorie en archeologie, inclusief € 50.000,- voor het Groninger Monumenten Fonds (GMF).

De resterende middelen ter hoogte van € 1.650.000.- zetten we in voor de volgende maatregelen (bedragen zijn indicatief):

1. Co-financiering / investeringen in projecten	€ 680.000
<i>Voor een aantal projecten worden nu gesprekken gevoerd over de inzet van middelen vanuit het bouwoffensief. Veelal gaat het daarbij om risicoafdekking voor te verstrekken leningen (co-financiering van projecten waarbij banken en ontwikkelaars zelf net te weinig vermogen bij elkaar kunnen brengen. Enkele van deze projecten zijn gelegen in wijkvernieuwingsgebieden en door deze inzet van middelen vanuit het bouwoffensief wordt bijgedragen aan de wijkvernieuwing.</i>	
2. Stimuleren van CPO – initiatieven / bouwgroepen	€ 50.000
3. Stimuleren / impulsen woningmarkt	€ 225.000
a. Groningen woont / verkoopacties	€ 50.000
b. Bijdragen woonkwaliteit / openbare ruimte	€ 150.000
c. Interesseren beleggers, olieavonden	€ 25.000
4. Uitvoeren woonvisie	€ 50.000
5. Jongerenhuisvesting	€ 65.000
a. Beleid/acties (fietsklemmen, pilots)	€ 50.000
b. Communicatie BOUWJONG/Campus Wonen	€ 15.000
6. Startersfonds Ruimte in stad	€ 200.000
<i>In het coalitieakkoord gaat veel aandacht uit naar het stimuleren van tijdelijk ruimtegebruik en het faciliteren van 'bottom-up' initiatieven o.a. op het Suikerunieterrein. Met de kaart ruimteinstad.nl hebben we hier een voortvarend begin mee gemaakt. Om tijdelijkheid en herbestemming beter te faciliteren zijn middelen nodig voor o.a. het stimuleren van initiatieven, cofinanciering van businesscases, faciliteren startende ondernemingen, etc.</i>	
7. Procesgeld	€ 50.000
8. Startersleningen	€ 330.000
Totaal	€ 1.650.000,-
<i>Middelen Cultuurhistorie en Archeologie</i>	<i>€ 350.000,-</i>
Totaal	€ 2.000.000,-

Regionale woningbouwafstemming

We richten ons het komende jaar in regionaal verband op het uitvoeren en monitoren van de woningbouwafspraken uit 2012. We gaan tot 2030 uit van een taakstelling van ca. 600 woningen per jaar, exclusief jongerenhuisvesting. Het regioprogramma Wonen gaat vanaf 2015 op in een nieuw programma Regionale projecten met daarin bijzondere aandacht voor gebiedskwaliteit. Er komt een nieuwe vorm van regionale kwaliteitsborging als opvolging van het opgeheven regionale kwaliteitsteam. Monitoring blijft een kerntaak van de regio. Als gevolg van de krimp in de regio en groei van de stad gaan we in regionaal verband een woningmarktonderzoek uitvoeren. De uitkomsten daarvan zullen medio 2015 beschikbaar komen en worden meegenomen in onze eigen Woonvisie.

Startersleningen

Met startersleningen bieden we starters op de koopmarkt de mogelijkheid van een overbruggingskrediet voor de aankoop van een woning. Het gaat dan om een aanvullende lening via het Stimuleringsfonds Volkshuisvesting (SVn) binnen de grenzen van de Nationale Hypotheek Garantie. Doordat hiermee vooral de verkoop van bestaande, goedkopere woningen wordt ondersteund kan de doorstroming op de woningmarkt worden gestimuleerd.

In 2013 en 2014 is mede door de rijksbijdrage (50 % van het leenbedrag) de vraag naar leningen volledig gehonoreerd. Voor 2015 wordt deze rijksregeling niet vervolgd, hierdoor kunnen er minder leningen worden verstrekt. In het bestedingsvoorstel voor de middelen van het Bouwoffensief wordt rekening gehouden met aanvulling van het budget.

Samen met de binnen het fonds aanwezige middelen kunnen in 2015 naar verwachting 30 à 40 leningen worden verstrekt. Vanwege aanpassing van de NHG normen per 1 juli 2015 is de regeling voor Meerstadleningen tot die datum houdbaar. In het 2^e kwartaal is een besluit nodig of aan deze leningen een vervolg wordt gegeven.

Klant weer koning

Zoveel mogelijk voldoen aan de woonwensen van huidige en toekomstige bewoners van de stad Groningen, is één van de belangrijkste uitgangspunten van ons beleid. (Collectief) Particulier opdrachtgeverschap (CPO) is één van de middelen om dit uitgangspunt te concretiseren. Er zijn enkele concrete CPO-projecten op dit moment. In Meerstad zijn ondertussen een aantal woningen verkocht en een aantal onder optie. Het collectief voor Europapark zit in de planvormingsfase en voor ZON is de volgende fase gestart.

In regioverband bestaat ondertussen het Plankostenfonds voor CPO. Dit fonds is toegankelijk voor woningbouw bouwgroepen voor zowel nieuwbouw als bestaande bouw (transformatie en herstructurering). Tot op heden is nog geen gebruik gemaakt van dit fonds. Er moet namelijk eerst een bouwgroep zijn, waarvan de leden op het moment van verstrekken van de lening de beschikking hebben en houden over (een harde optie op) een bouwkegel. Vanuit het Bouwoffensief willen we juist in een vroegtijdige stadium bij de vorming van het collectief, de planvorming en de zoektocht naar een geschikte locatie faciliteren.

Duurdere huur

We zien nog steeds kansen voor duurdere huur. Er vinden op regelmatige basis gesprekken plaats met beleggers of andere investeerders, ook vaak over projecten van jongerenhuisvesting. We zijn bezig met het opstellen van een portfolio / bidbook waarmee we conform uw motie '**Kijk over de grens**' ook buitenlandse investeerders willen benaderen.

Experimentele samenwerkingsverbanden

In het Bouwoffensief hebben we aangekondigd dat we gaan onderzoeken of we in Meerstad een deel van de grond beschikbaar kunnen stellen voor een experiment waarbij we samen met marktpartijen huurwoningen willen gaan realiseren. We zijn met een partij de mogelijkheden hiervan aan het onderzoeken.

3. ONTWIKKELINGEN DOELGROEPEN

In de structuurvisie ‘Kwaliteit van Wonen’ leggen we de nadruk op drie doelgroepen: gezinnen, jongeren en ouderen. In het vorige Meerjarenprogramma Wonen hebben we aangegeven welke doelstellingen we willen bereiken en welke middelen we willen inzetten op de specifieke doelgroepen: ouderen, gezinnen en jongeren. Om de ontwikkelingen van de drie doelgroepen te kunnen volgen zijn indicatoren benoemd. In het vorige Meerjarenprogramma hebben we aangegeven dat we nog een verdiepingsslag willen maken in de indicatoren. Met de actualisatie van onze woonvisie zullen we, zoals in de inleiding al is aangegeven, ook opnieuw onze doelen tegen het licht houden en deze zo nodig aanpassen. We gaan daarbij dan ook de indicatoren herijken, die hun vertaling krijgen in de Begroting 2016. In dit Meerjarenprogramma schetsen we daarom nu alleen de belangrijkste ontwikkelingen. Voor wat betreft de doelgroep jongeren geven wij de actuele monitor jongerenhuisvesting weer.

3.1 Gezinnen

Het vasthouden van gezinnen is een belangrijke doelstelling van het woonbeleid van de stad. We streven er naar dat het aantal gezinnen in de stad minimaal gelijk blijft in verhouding tot het aantal gezinnen in de regio.

Ontwikkelingen

Het aantal gezinnen neemt toe, zoals uit onderstaande tabel blijkt:

	2010	2011	2012	2013	2014
aantal gezinnen	20.540	20.898	21.101	21.295	21.309
index	100	102	103	104	104

Figuur 3: Ontwikkeling gezinnen (*Gegevens CBS en DIA, per 1 januari van betreffende jaar*)

Deze groei heeft zich doorgezet vanaf 1998, ook al is deze beperkt. Het aandeel gezinnen in de stad is op dit moment circa 11%. Dit percentage is de afgelopen jaren min of meer gelijk gebleven.

Beleid

Om gezinnen aan de stad te binden zetten we in op de bouw van eengezinswoningen. We zetten daarbij in op binnenstedelijke en groenstedelijke woonmilieus en zorgen voor de benodigde voorzieningen op uitleglocaties. De komende jaren zitten er nog veel projecten op binnenstedelijke locaties in de pijplijn. In hoofdstuk 2 bleek dat, na een dieptepunt in 2013, het aantal verkopen van woningen in 2014 weer is toegenomen. Op verschillende locaties worden eengezinswoningen aangeboden. Vooral in Meerstad zijn meer woningen verkocht dan waar rekening mee was gehouden en ook de verkoop van gezinswoningen aan de Berlage-hof en de voormalige tuinlandlocatie verloopt goed.

3.2 Ouderen

We willen dan ouderen in onze stad moeten lang goed en zelfstandig kunnen wonen, bij voorkeur in hun eigen wijk.

Het aandeel ouderen (55+ers) in de stad is ongeveer 22%, het aandeel jongeren rond de 30%. Groningen is daardoor een hele jonge stad. Desondanks willen we inspelen op de veranderende woningvraag onder ouderen en de doorstroming op de woningmarkt bevorderen. We willen daarvoor enerzijds ouderen meer verantwoordelijk maken om geschikte woonruimte te vinden voor als men ouder wordt. Dit kan soms in de eigen woning door het aanbrengen van extra voorzieningen en soms dient men te verhuizen naar een andere kwalitatief geschikte woning. Anderzijds zullen wij bij de nieuwbouw rekening houden met het bouwen van kwalitatief goede woningen voor ouderen.

Ontwikkelingen

In onderstaande tabel ziet u de ontwikkeling van het aantal ouderen in de stad:

	2010	2011	2012	2013	2014
Aantal 55 – 65 jr	18.962	19.532	19.566	19.810	19.941
aantal 65 – 95	21.041	21.326	21.959	22.632	23.251
TOTAAL	40.003	40.858	41.525	42.442	43.291
Index	100	102	104	106	108

Figuur 4: ontwikkeling aantal ouderen (*Gegevens DIA, per 1 januari van betreffende jaar*)

De groep ouderen in onze stad groeit al jaren en zal de komende jaren nog verder groeien als gevolg van de vergrijzing. De groep senioren tussen 55 en de 65 jaar neemt nog volop deel in het arbeidsproces en is vaak ook op andere vlakken nog volop actief. Deze groep kiest vaak niet bewust voor een nieuwe woning met het oog op het ouder worden.

Om onze doelstellingen op het gebied van ouderen te realiseren willen we samen met de ouderenorganisaties kijken hoe we ouderen goed kunnen informeren over hun woontoeekomst, zodat ze niet voor verrassingen komen te staan als plotseling de gezondheidstoestand sterk achteruit gaat.

In de Woonvisie willen we aangeven wat we vooral in kwalitatieve zin voor opgave hebben voor de komende jaren. De Woonvisie wordt voor de zomer van 2015 aan uw raad voorgelegd. Voor de Woonvisie zullen de Stadlers worden geraadpleegd waaronder de ouderenraad, ouderenbonden de adviesraad voor gehandicaptenbeleid en het Wmo platform. Ouderen- en zorghuisvesting staat natuurlijk niet op zichzelf en wordt in het kader van Zorgen voor Morgen uitgevoerd in overleg met welzijns- en zorginstellingen.

3.3 Jongeren

Hieronder geven wij de actuele monitor Jongerenhuisvesting weer. Zoals afgesproken met uw raad informeren wij u halfjaarlijks over de ontwikkelingen rondom jongerenhuisvesting. Met de brief 'Monitor JHV 1^e half jaar 2014' (kenmerk 4381040) hebben wij u over de ontwikkelingen van het eerste half jaar geïnformeerd.

De monitor Jongerenhuisvesting is gebruikelijk als volgt opgebouwd:

- A. Ontwikkeling aantal jongeren en particuliere kamerverhuur
- B. Voortgang Campus Groningen (BOUWJONG!)
- C. Handhaving illegale kamerverhuur
- D. Geluidreducerende maatregelen
- E. Meldpunt Overlast
- F. Campagne Leven in Stad

Door uw raad is besloten dat wij niet meer apart zullen rapporteren over overlast door studenten. Het onderdeel E – Meldpunt overlast komt dan ook te vervallen.

A. Ontwikkeling aantal jongeren en particuliere kamerverhuur

Aantal jongeren en studenten in Groningen

Onze stad groeit al jaren vooral vanwege een toename van het aantal jongeren. Op 1 januari 2014 zijn er 57.383 jongeren in de leeftijd 18 t/m 27 jaar. Dit is een stijging ten opzichte van 2013 met 1.562 jongeren.

	2010	2011	2012	2013	2014
TOTAAL	51.421	52.695	54.633	55.821	57.383
Index	100	102	106	109	112

Figuur 5: aantal jongeren leeftijd 18 t/m 27 jaar (Bron: gemeente Groningen, 2014)

Op 1 januari 2014 was het gezamenlijk aantal studenten 55.639. Circa 35.000 studenten wonen in onze stad, het overige deel daarbuiten. Per 1 september 2014 staan er aan de Rijksuniversiteit 28.173 studenten ingeschreven (exclusief 819 exchange studenten). Bij de Hanzehogeschool Groningen staan per 1 oktober 27.332 studenten ingeschreven.

Onderzoek woonwensen jongeren

In de vorige monitor hebben wij u geïnformeerd over het uitvoeren van een nieuw woonwensenonderzoek onder jongeren. Dit onderzoek is ondertussen afgerond. De resultaten van het onderzoek worden uitgebreid meegenomen bij de actualisatie van de woonvisie. Samengevat blijkt uit het onderzoek dat de meeste jongeren in de stad op zichzelf wonen (eenpersoonshuishouden), wel delen ze vaak met anderen voorzieningen binnenshuis (keuken, toilet etc.). Niet studerende jongeren wonen iets vaker samen of nog bij hun ouders. Uit het onderzoek blijkt dat 58% van de jongeren wil verhuizen. Belangrijkste reden om te verhuizen is omdat de huidige woonruimte te klein is en dat ze zelfstandig willen gaan wonen (met of zonder partner). Zich storen aan burens of huisgenoten staat ook in de top 3. De jongeren die willen verhuizen willen graag naar een flat (appartement met meer kamers), een beneden- of bovenwoning, of een rijwoning. In principe is het zo dat jongeren die willen verhuizen meer zelfstandig en groter willen gaan wonen.

Jaarlijkse woonwensenonderzoek Kences

Tussen 17 maart en 1 mei 2014 is onder studenten het jaarlijkse onderzoek naar woonwensen gehouden. ABF Research voerde het onderzoek uit in opdracht van Kences, de brancheorganisatie voor studentenhuysvesting. Het rapport is op 1 oktober 2014 door Kences gepubliceerd. Het betreft het 3^e onderzoek op rij. Kences concludeert op basis van het onderzoek dat het aantal studenten de komende jaren nog zal toenemen, maar de groei minder is dan verwacht. De komende 8 jaar zal het aantal studenten landelijk toenemen met 54.000 studenten. Dit zijn 40.000 HBO-ers en 14.000 universitaire studenten. Van deze aantallen zullen 19.000 studenten woonruimte zoeken, waarvan 7.500 uit het buitenland.

Van de huidige studenten woont landelijk 60% op onzelfstandige kamers, 10% op kamers met eigen voorzieningen en 30% heeft een zelfstandige woonruimte. Uit het onderzoek blijkt dat 1/3 van de studenten binnen 12 maanden wil verhuizen. 50% van de studenten wil naar zelfstandige woonruimte verhuizen, 27% naar kamers met gedeelde voorzieningen en 23% naar een kamer met eigen voorzieningen.

Uit het onderzoek blijkt dat de kamernood in Groningen niet hoog is. De top 3 met de meeste spanning voor huysvesting zijn Utrecht, Amsterdam en Nijmegen.

De resultaten van het onderzoek van Kences worden, net als de resultaten van ons eigen onderzoek, meegenomen in de actualisatie van de woonvisie en de discussie over onze ambitie rondom de aantallen van Campus Groningen (BOUWJONG).

Motie ‘Slaagkans jongeren’

In deze motie vraagt u ons een beter toetsingsmechanisme te bedenken voor de slaagkans van jongeren op goede woonruimte. Begin dit jaar heeft een student van de Hanzehogeschool als afstudeerstage hier onderzoek naar verricht. Het onderzoek is in de afrondende fase. In de volgende monitor jongerenhuysvesting zullen we u over de resultaten informeren.

Onttrekkingsvergunningen kamerverhuur

Per 1 oktober is het totaal aantal onttrekkingsvergunningen 3.894 stuks. Ten opzichte van de vorige monitor zijn er 30 vergunningen bijgekomen. In totaal zijn er tussen januari en 1 oktober 2014 79 onttrekkingsvergunningen bijgekomen. Een toevoeging in 2014 van in totaal circa 300 kamers. In 2012 waren er in totaal nog 201 onttrekkingsvergunningen en in 2013 waren het er 112. Het aantal onttrekkingsvergunningen neemt de laatste jaren dan ook af.

Woningsplitsingen

Op 23 april 2014 heeft uw raad het bestemmingsplan Woningenplitsing vastgesteld en vanaf dat moment kunnen woningen in de stad niet meer worden gesplitst. Er is wel een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. In het geval dat het om woningen gaat van 140 m² of groter en er na splitsing appartementen ontstaan van 50 m² of groter, kan ons college medewerking verlenen aan woningsplitsing. Het is aan ons college om dit te beoordelen, waarbij onder andere getoetst wordt aan het woon en leefmilieu en de gebruiksmogelijkheden van de aanliggende gronden. Ook is het mogelijk om splitsingen toe te staan vanwege het toevoegen van woningen voor mantelzorg. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan heeft uw raad de motie ‘Bestemming in

tijdelijkheid aangenomen'. Hierin verzoekt u ons de maatregel binnen 2 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan te evalueren.

Het bestemmingsplan is nu circa 6 maanden in werking. We zien dat door het bestemmingsplan het splitsen van woningen in wijken als Vinkhuizen (bijvoorbeeld de Brillantstraat) tot stoppen is gebracht. We krijgen wel regelmatig nog verzoeken voor het splitsen van grotere woningen (groter dan 140m²). Hiervoor geldt een afwijkingsbevoegdheid. Op basis van ruimtelijke en volkshuisvestelijke aspecten beslissen wij om wel of geen medewerking aan het splitsen te geven.

Per 1 januari 2015 wordt in principe de nieuwe Huisvestingswet vastgesteld. Deze wet biedt gemeenten een extra mogelijkheid om in een huisvestingsverordening ook een vergunning op te nemen voor het splitsen van zelfstandige woningen. Dit biedt ons waarschijnlijk een extra handvat om splitsingen te reguleren via onze huisvestingsverordening. Onze huidige huisvestingsverordening dienen we op basis van de nieuwe huisvestingswet voor 1 juli 2015 te actualiseren. Daarbij onderzoeken we ook de mogelijkheid om dergelijke splitsingen via de huisvestingsverordening te gaan reguleren. We zullen uw raad hierover in een later stadium informeren.

Kamerbemiddelingsbureaus

In 2009 is de gemeentelijke verordening kamerbemiddelingsbureaus opgeheven. De raad heeft daarbij een motie aangenomen om met een nieuwe verordening te komen. De uitvoering van de motie is toen echter uitgesteld in afwachting van een rechtszaak tussen de gemeente Amsterdam en Direct Wonen. Bij de behandeling van de brief 'Jongerenhuisvesting en overlast' in de raad van 4 december 2013 heeft het college toegezegd om begin 2014 de stand van zaken aan de raad te melden.

In de vergadering van 5 februari 2014 is uw raad geïnformeerd en is toegezegd om voor de zomer 2014 met een uitgewerkt voorstel te komen. In uw vergadering van 4 juni 2014 hebben wij u met de brief "Afweging kamerbemiddelingsbureaus" (kenmerk 4364908) voorgesteld om geen aparte verordening op te stellen. Op basis van deze collegebrief is er voor gekozen om een informatiecampagne op te zetten. De gemeente heeft daarvoor een initiatief van een aantal studentenorganisaties als de Groninger Studentenbond (GSB), Kamerbewoners Adviesbureau (KAB) en de Studenten Organisatie Groningen (SOG) ondersteund.

Tijdens de Kei-week 2014 hebben deze organisaties het Steunpunt Bemiddelingskosten gelanceerd (www.steunpuntbemiddelingskosten.nl). Het steunpunt werkt goed en krijgt behoorlijk veel zaken binnen. Op dit moment wordt vanuit het steunpunt gewerkt aan circa 40 zaken.

Met de invoering van de Huisvestingswet, zoals hierboven eerder is aangegeven, zal het in rekening brengen van kosten aan zowel verhuurder als huurder bij de verhuur van onzelfstandige kamers niet meer toegestaan zijn. Kamerzoekenden mogen dan ook geen kosten meer voor kamerbemiddeling in rekening worden gebracht.

B. Voortgang Campus Groningen (BOUWJONG!)

Voor 2014 verwachten wij bijna 700 eenheden op te leveren, bestaande uit projecten vanuit BOUWJONG en overige particuliere projecten. Daarmee komen we sinds de start van Campus Groningen in 2011 inclusief particuliere initiatieven op een aantal van ruim 2.000 opgeleverde eenheden.

Er is aan planvorming op dit moment geen gebrek. Voor verschillende locaties hebben particuliere initiatiefnemers plannen voor de ontwikkeling van jongerenhuisvesting. Veel van deze plannen krijgen echter de financiering niet rond en daarmee ook niet de realisatie.

Op dit moment is er wel een aantal concrete particuliere initiatieven in ontwikkeling. Nadat de corporaties in eerste instantie een aantal projecten 'on hold' hadden gezet, geeft Lefier nu aan verder te willen met de planontwikkeling voor Polaris (de Rabotoren). Voor de GAK-locatie is Nijestee nog in onderzoek met een financier. Voor onder andere de locaties ACM, Woldring en Gem-beton voeren wij concrete gesprekken met ontwikkelaars over de realisatie van jongerenhuisvesting. Ook bestaande leegstaande gebouwen worden omgezet naar jongerenhuisvesting. Onlangs is onder andere hiervoor de voormalige Hamrik-school in de Heinsiusstraat verkocht.

Met de meeste van de bovengenoemde particuliere initiatiefnemers vinden ook gesprekken met ons plaats over projectfinanciering. Partijen vinden dit een interessante optie en in gezamenlijkheid wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn. We verwachten dat we in 2014 wellicht één projectfinanciering gaan verstrekken. Binnen het Bouwoffensief en de beschikbaar gestelde middelen houden we voor volgend jaar rekening met de financiering van twee projecten. Zoals aangegeven is het verkrijgen van financiering vaak de 'bottleneck' om tot realisatie van projecten te komen.

Gerealiseerd / in uitvoering

In 2014 verwachten wij bijna 700 eenheden op te leveren inclusief particuliere initiatieven. Het gaat om de volgende BOUWJONG projecten:

- Europapark, kolenkade – 132 eenheden
- Hunzerheem, 235 eenheden

Op de volgende pagina vindt u het projectenoverzicht van BOUWJONG aangevuld met de grotere particuliere initiatieven. De oorspronkelijke BOUWJONG projecten zijn met geel aangegeven. De projecten zijn onderverdeeld in harde plannen, plannen waar een vergunning voor is verleend of we op dit moment van verwachten dat ze worden gerealiseerd. De zachte plannen zijn de plannen waarvan op dit moment nog niet duidelijk is of ze doorgang zullen krijgen, bijvoorbeeld omdat de financiering nog niet rond is of er bezwaar is ingediend op verleende vergunningen.

Hard

Locatie	permanent	tijdelijk	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	na 2018	bouwverg.
Europapark, Kolenkade	132					132						verleend
Damsterdiep 18	29						29					verleend
Hoendiep, wijkpost Stadsbeheer	36						36					verleend
Hofstede de Grootkade 11	14						14					verleend
Jullensstraat 5 e.v.	101							101				verleend
Oosterhamrikzone N.Z. 82	32						32					verleend
Oosterhamrikkade Z.Z. 5-9 v.m. UMCG distr. centrum	148							148				verleend
Steenhouwerskade 7 - 10	215					100	115					verleend
Turfsingel 30/9 en 30/10	38						38					verleend
Weeshuisgang 4	24					24						verleend
Zonnelaan 10 /Gr. Beerstraat 206 - 210	284							284				verleend
	1.689	0	0	0	0	256	264	533		0	0	
	aantal permanent	aantal tijdelijk	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	na 2018	

Zacht

Locatie	permanent	tijdelijk	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	na 2018	bouwverg.
Cortinghborg 2	196							196				
Dierenriemstraat_GAK	342											
Friesestraatweg_ACM	476						476					
Friesestraatweg_Gembeton		350						350				
Friesestraatweg_Woldring	400							400				
Koekoeksplein	54											
Oosterhamrikkade N.Z.	90								90			
Oosterhamrikkade Z.Z. 103-107	179							179				
Reitdiep, Tulncentrum	393								393			verleend
Zonnelaan / Plutolaan (complex 402)	gefaseerd											
Zonnelaan, (Polaris) Rabobank	125											
Zonnelaan-Trefkoel	450								450			
	2.705	350	0	0	0	0	476	1.125	933	0	0	
	aantal permanent	aantal tijdelijk	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	na 2018	

Gerealiseerd

Locatie	permanent	tijdelijk	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	na 2018
A weg 27 e.v.	9						9				
Asingastraat 7	5				5						
Bodenterrein (gemeente)		345	345								
CIBoGa, Langestraat	16			16							
Damsport, Wolters-Noordhof	154				154						
Damsterdiep 26	26					26					
Eendrachtskade	11					11					
Eendrachtskade n.z. 13	30				30						
Eendrachtskade z.z.	63			63							
H.W. Mesdagstraat 10 e.v.	9			9							
Hofstede de Grootkade	136				136						
Lissabonstraat	80		80								
Meeuwerderweg	20				20						
Nw. St. Jansstraat 58-60	6					6					
Zonnelaan / Plutolaan (complex 402)	204					79					
Parkweg 101 e.v.	8				8						
Paterswoldseweg, NEBO-flat	58				58						
Populierenlaan, Hunzerheem	235					235					
Prof. Wiersmastraat	25				25						
Theodorus Niemeyerstraat	61				61						
Van Ketwich Verschuurlaan, zusterwoningen		198	198								
Vechtstraat 31	34			34							
W.A. Scholtenstraat 24 e.v.	11					11					
Wielewaaijplein, De Groening	151			151							
Zaagmuldersweg 530	37					37					
Zonnelaan, De Planck	135				135						
	1.524	543	623	273	632	414	0	0	0	0	0
	aantal permanent	aantal tijdelijk	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	na 2018

C. Handhaving illegale kamerverhuur

Het project handhaving is in mei 2014 afgerond en overgegaan naar een beheerfase. Vanwege de dynamiek op de kamerverhuurmarkt blijven we controleren op nieuwe gevallen van mogelijke illegale kamerverhuur. Op basis van nieuwe uitdraaien vanuit het Gemeentelijke Basis Administratie (GBA) komen we uit op een lijst van circa 2.000 adressen. Hiervan zijn inmiddels 100 bezocht en 10 aangeschreven. Uit ervaring van het vorige project handhaving weten we dat slechts een klein deel van de panden echt illegaal is en niet gelegaliseerd kan worden met een vergunning. De illegale situatie kan beëindigd worden door de indeling van het huis zodanig aan te passen dat er geen vergunningsplicht meer is. In een aantal gevallen is het aantal bewoners teruggebracht zodat geen vergunning meer nodig is. Dit heeft toen niet geleid tot huisvestingsproblemen.

D. Geluidsreducerende maatregelen

Zoals bekend hebben we de regeling geluidsreducerende maatregelen omgezet in een subsidieregeling. Door het beschikbaar stellen van een subsidie (€20,- per gerealiseerde m² met een maximum van € 1.000 per adres) willen we pandeigenaren positief stimuleren om geluidsreducerende maatregelen toe te passen in kamerverhuurpanden. Alle pandeigenaren die bij de voorgaande regelingen al maatregelen hebben uitgevoerd komen in ieder geval in aanmerking voor de subsidie. Hiervoor wordt een deel van het beschikbare budget gereserveerd.

Deze eigenaren hebben ondertussen allemaal een brief van ons gehad. Hierop zijn 12 reacties gekomen. De verwachting is dat de meeste eigenaren zullen reageren.

E. Meldpunt Overlast en Zorg

Naar aanleiding van de toename in het aantal meldingen hebben wij een nadere analyse uitgevoerd. Met de brief 'Jongerenhuisvesting en overlast' (d.d. 18 oktober, kenmerk RO13.3956197) hebben wij u hierover geïnformeerd. Naar aanleiding van deze brief heeft uw raad de moties 'Student geen lastpak' en 'Kamerbewoning' aangenomen. Met de motie 'Student geen lastpak' is afgesproken dat wij studentenoverlast niet meer apart registreren, maar dat dit in het jaarverslag van het Meldpunt voortaan wordt meegenomen onder burenoverlast. In de monitor Jongerenhuisvesting komt deze paragraaf dan vanaf nu ook te vervallen.

Pilots overlast

Tot slot zijn eind 2013 een drietal pilots gestart in buurten waar we veel overlastmeldingen ontvangen. Het doel van de pilots is te kijken hoe binnen het gegeven beleid, bewoners en studenten gezamenlijk initiatieven kunnen bedenken om iets aan de overlast te doen. Wij kijken dan vanuit de gemeente hoe we dergelijke initiatieven zoveel mogelijk kunnen faciliteren.

We hebben gekozen voor de volgende buurten/straten:

- Briljantstraat, Vinkuizen
- Zeeheldenbuurt
- Poolsterlaan, Paddepoel

In de vorige monitor hebben we u geïnformeerd over de initiatieven die lopen. We gaan eind dit jaar de pilots met de bewoners evalueren en informeren u dan in de volgende monitor Jongerenhuisvesting over de resultaten.

F. Campagne Leven in Stad

In 2014 hebben we in het kader van Leven in stad verschillende initiatieven ondersteund die gericht zijn op het bevorderen van contact tussen studenten en andere stadjs. Bijvoorbeeld het straatfeest aan het van Brakelplein en een American party in de Jozef Israëlstraat. Ook is een aantal buurten en studentenverenigingen gesteund die tijdens het lustrum van de RUG met elkaar kunstobjecten hebben gemaakt die tijdens een Parade zijn gepresenteerd.

In 2014 verwachten we daarnaast circa 500 fietsklemmen te plaatsen. Vanaf 2015 gaan we door met het wegwerken van de wachtlijst. We verwachten dan maximaal 75 klemmen te kunnen plaatsen voor het beschikbare budget. Om die reden plaatsen we sinds begin 2014 geen nieuwe aanvragen meer op de wachtlijst, maar handelen we alleen nog de aanvragen af die al op de wachtlijst staan.

4. WOONVISIE

In de inleiding hebben we aangegeven dat we de woonvisie gaan actualiseren en ons beleid voor particuliere kamerverhuur gaan herijken. Het resultaat van de actualisatie is wat ons betreft een heldere, beknopte visie die aangeeft waar we met het wonen in Groningen naar toe willen.

In de tussentijd staan we uiteraard niet stil. De komende maanden gaan we met relevante stakeholders en de stad bepalen wat voor stad we willen zijn en wat dat betekent voor de kaders en speerpunten in ons woonbeleid. We willen hiervoor het gesprek aan met de stad. Zo gaan we op het inspiratiefestival Let's Gro het gesprek met de stad aan over de toekomst van het wonen.

Dit gaan we ook doen rondom specifieke thema's. Voorbeelden hiervan zijn jongerenhuisvesting (en het kamerverhuurbeleid) en wonen op het water. Onderwerpen die zo specifiek zijn dat ze vragen om inhoudelijke verdieping en verkenning met de relevante stakeholders.

Op basis van de informatie die we in het gesprek met de stad ophalen willen we begin 2015 een workshop met uw raadscommissie Ruimte en Wonen organiseren. Tijdens deze informele bijeenkomst willen we op basis van de inhoudelijke verkenning op zoek gaan naar de (nieuwe) kaders en speerpunten van ons woonbeleid. Vervolgens zullen we deze kaders en speerpunten uitwerken in een aangepaste woonvisie. Het streven is om deze voor de zomer van 2015 ter besluitvorming aan de raad toe te zenden.

Maar we willen verder gaan. Zoals we het in Groningen gewend zijn willen we met een manifestatie recht doen aan onze rol op de woningmarkt: partijen stimuleren en inspireren om woonwensen van (toekomstige) stadjes waar te maken. Het gaat daarbij onder andere om nieuwe vormen van ouderenhuisvesting (al dan niet collectief), maar ook om woonvormen die het wonen en (nieuwe) werken op een eigentijdse manier met elkaar verbinden en nieuwe woonconcepten voor kleine, op de stad georiënteerde huishoudens.

Ondertussen werken we ook hard aan concrete ontwikkelingen. Voor Reitdiep fase 3/4 is ondertussen een concept uitwerkingsplan gemaakt. De bedoeling is dat eind 2015 met de uitgifte wordt gestart. In Meerstad blijven we inzetten op de nieuwe marketing- en ontwikkelingsstrategie en op realisatie van het bijzondere en/of betaalbare aanbod. Tot slot zullen we blijven inzetten op het zo veel mogelijk faciliteren en mogelijk maken van projecten voor jongerenhuisvesting. Om financiers hiervoor te interesseren gaan we een bidbook/portfolio opstellen, waarmee we ook buitenlandse beleggers naar Groningen willen trekken.

BIJLAGE I Woningmarkproductie 2013 en prognose 2014

Woningproductie

Jaar	Aantal woningen
2007	1035
2008	1332
2009	1357
2010	1123
2011	953
2012	841
2013	1083
Prognose 2014	793

Bijdrage corporaties

Jaar	Woningen	Percentage
2007	782	76%
2008	1069	80%
2009	1037	76%
2010	775	69%
2011	711	75%
2012	614	73%
2013	628	58%
Prognose 2014	471	59%

Categorieën 2013

Type	Woningen	Percentage
Huur	876	81%
Koop	207	19%
Totaal	1083	100%

Gebieden 2013

Type	Woningen	Percentage
Bestaande stad	1046	97%
uitleg	37	3%
	1083	100%