

## Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 8 april 2015

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

Datum: woensdag 8 april 2015  
Aanvang: 16:30 uur  
Locatie: Oude raadzaal  
Voorzitter: dhr. D.J. van der Meide  
Griffier: dhr. W.T. Meijer, 050 367 7726, wolbert.meijer@ Groningen.nl

Opening

**Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op de agenda** (pdf)

### A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

A3. Afspraken en planning

a. Besluitenlijst 11 maart 2015

**Bijlage - 15-03-11 B&V-besluitenlijst** (pdf)

b. Langetermijnagenda

**Bijlage - LTA B&V april 2015** (pdf)

c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties

**Bijlage - IM lijst B&V april 2015, niet afgehandeld** (pdf)

**Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld** (pdf)

A4. Rondvraag

### B Inhoudelijk deel

B1. Fietsstrategie Groningen 2015-2025

(raadsvoorstel 20 maart 2015)

**Raadsvoorstel - Fietsstrategie Groningen 2015-2025** (pdf)

**Bijlage - Fietsstrategie Groningen 2015-2025 (beter leesbaar)** (pdf)

B2. Discussienota 'Op weg naar een afvalloze Stad'

(collegebrief 11 maart 2015)

**commissie Beheer en Verkeer - woensdag 8 april 2015**

**Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad** (pdf)

- B3.** BORG-rapportage 2014  
(collegebrief 19 maart 2015)  
i.c.m.  
Evaluatie grofvuil 2014  
(collegebrief 4 februari 2015)  
**Collegebrief - BORG-rapportage 2014 informatie** (pdf)  
**Collegebrief - Evaluatie grofvuil 2014** (pdf)

**C Huishoudelijk deel**

- C1.** Ingekomen stukken  
**Bijlage - Ingekomen stukken B&V april 2015** (pdf)
- C2.** Vaststelling verslag 11 maart 2015  
**B&V-verslag 11 maart** (pdf)

**Sluiting**

Bij de inhoudelijke agendapunten onder A en B kunnen burgers gebruik maken van het inspreekrecht. Men krijgt daarvoor maximaal drie minuten. De totale inspreek-tijd per vergadering is maximaal een kwartier. Insprekers dienen zich minimaal 24 uur voor de vergadering aan te melden bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

U kunt deze vergadering live volgen via [www.gemeenteraad.groningen.nl](http://www.gemeenteraad.groningen.nl)

## Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op de agenda

Onderwerp Uitnodiging commissievergadering 8 april a.s.

Leden raadscommissie B&V

Telefoon (050) 367 77 26	Bijlage(n)	Ons kenmerk
Datum 27 maart 2015	Uw brief van	Uw kenmerk

Geachte commissieleden,

Namens uw voorzitter, de heer Van der Meide, nodig ik u uit voor de vergadering van de raadscommissie Beheer en Verkeer op woensdag 8 april 2015 om 16.30 uur in de oude Raadzaal op het Stadhuis.

### Afspraken en planning

Zoals reeds gemeld via de e-mail lijkt mei een drukke B&V-maand te worden. Dit heeft o.a. te maken met het feit dat de herijking van het duurzaamheidsbeleid op verzoek een maand is uitgesteld, om dit samen met het nog te verschijnen rekenkamerrapport hierover te kunnen behandelen. Daarom is besloten een optie te nemen op een extra datum, te weten: dinsdagavond 19 mei 20.00 uur. Op basis van de LTA stellen we ons de volgende verdeling van onderwerpen voor de komende commissies voor:

#### **13 mei**

- Evenementenbeleid
- Parkeerbedrijf
- Rioolheffing
- Noorderplantsoen

#### **19 mei**

- Duurzaamheidsbeleid (incl. rapport Rekenkamerce.) i.c.m. Gresco
- Geothermie

#### **17 juni**

- Uitvoeringsplan fietsstrategie
- Dienstregeling OV
- UMCG-knoop
- Openbare verlichting
- Sleutelrapportages / HOV-maatregelen
- Card-Only

Wij horen het graag van u als u een andere verdeling wenst.

De hoeveelheid punten voor juni kan er toe leiden dat er zaken over de zomer moeten worden getild. Graag horen we welke punten in elk geval in juni behandeld moeten worden.

M.b.t. de LTA: het raadsbehandelplan Ontwikkelagenda voor de stad (2014-3008) staat geagendeerd voor de commissie R&W van 1 april a.s. U bent daarvoor van harte uitgenodigd.

## Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op de agenda

Bladzijde 2 van 2  
Onderwerp



### Fietsstrategie

Eerder dit voorjaar hebt u een workshop over het fietsbeleid gehad, waarbij u ook zelf knelpunten kon aangeven. Nu ligt de fietsstrategie op hoofdlijnen voor, onderverdeeld in vijf deelstrategieën:

- De fiets eerst
- Een samenhangend fietsnetwerk
- Ruimte voor de fiets
- Fietsparkeren op maat
- Het verhaal van Groningen Fietsstad

Aan deze vijf strategieën hangen in totaal tien kompasprojecten.

Als bijlage is toegevoegd een Stadspanelonderzoek van bureau Onderzoek en Statistiek: 'Stadgers over fietsen in Groningen'.

Als u akkoord gaat met dit kader zal e.e.a. worden uitgewerkt in een uitvoeringsplan dat u in juni zal worden voorgelegd.

### Afvalbeleid

Eind dit jaar zal u een nieuw Afvalbeheerplan ter vaststelling worden voorgelegd. Ter voorbereiding daarop wil het college graag met u in discussie over de richting waarin gedacht moet worden. Er worden u vijf varianten ter overweging voorgelegd.

- Basisvariant
- Extra impuls
- Extra impuls + bronscheiding kunststof, PET-flessen en drankkartons
- Omgekeerd inzamelen
- Diftar

Per variant wordt voorgerekend wat het betekent voor het percentage hergebruik, de afvalstoffenheffing en het serviceniveau.

Ook hier als bijlage een Stadspanelonderzoek: 'Afvalinzameling in Groningen'.

Ter voorbereiding op de commissie hebt u a.s. woensdagmorgen 1 april een werkbezoek aan de afvalscheidingsfabriek van Attero (Duinkerkenstraat 99, 10.00 – 12.00 uur).

### BORG-rapportage

In uw vorige vergadering heeft de heer Bolle (CDA) vragen gesteld bij de brief over grofvuil (hoeveelheid zwerfvuil) en verzocht deze te agenderen in combinatie met de BORG-rapportage. Daarom staan deze nu samen op de agenda.

Met vriendelijke groet,  
namens de voorzitter,

Wolbert Meijer,  
Raadsadviseur



## Bijlage - 15-03-11 B&V-besluitenlijst

### BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 11 maart 2015  
Plaats: oude raadzaal  
Tijd: 20.00-22.15 uur

#### 1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD

- Raadsvoorstel Wijzigingsverordening Legesverordening 2015 (tarieven grofvuil).
  - Conform naar raad van 25 maart a.s.
- Raadsvoorstel Gresco ledverlichting wijkpost Electronstraat
  - Conform naar raad van 25 maart a.s.
- Collegebrief Hondenbeleid (ontwikkelingen 2014)
  - Als 1-minuutinterventie naar raad van 25 maart a.s.
  - PvdD overweegt motie

#### 2. -TOEZEGGINGEN

- Wethouder De Rook
  - Komt met briefje over afspraken GS met NAM over aardbevingsrisico's ARZ
  - Komt bij fietsstrategie terug op kwestie van 'tegelijk groen' (april)

#### 3. LTA, MOTIES/TOEZEGGINGEN, INGEKOMEN STUKKEN

- Besluitenlijsten 21 januari 2015
  - Nog openstaande toezeggingen kunnen naar LTA (dierenambulance, Hoendiep, OV-concessie)
- LTA:
  - 2015-21 (ecologisch beheer) > wethouder heeft hier mededeling over gedaan, gewenste middelen zijn gevonden
  - 2015-30 (rioolheffing) > gaat naar mei
  - 2015-26 (gresco stadsschouwburg) > vertraagd, voorlopig op PM
  - 2014-293 (geothermie) > betreft geen go/no go besluit, maar vaststellen businesscase / plankrediet vervolgfase (tevens info over second opinion, subsidiegelden, communicatie, rol provincie)
  - Toevoegen: geothermie investeringsbesluit / oprichtingsbesluit productiebedrijf > december
  - Toevoegen: kredieten n.a.v. Gresco MJP > juni
  - Verder akkoord met wijzigingsvoorstellen in blauw
- Ingekomen stukken
  - CDA wenst agendering collegebrief evaluatie grofvuil (mag i.c.m. bespreking BORG-rapportage)

#### 4. VERSLAGEN

- Verslag 21 januari conform vastgesteld

#### 5. AFSPRAKEN

- Werkbezoek i.c.m. Haren aan Waterbedrijf Groningen / Pompstation De Punt in Glimmen kan worden georganiseerd

Lange Termijn Agenda per 17-3-2015

maand/ kwartaal	nummer	die	onderwerp	voorn document	portefeuille	opmerkingen
PM	2015-26	B&V	Gresco Stadschouwweg Verdwijnen middenstrook na herinrichting Hoendiep: gesprekken met bewoners over oplossing lopen verzoekt dit af te wachten. Weth. Zal dit verifiëren en evt. op terug komen		Gijsbertsen v. Keulen	<a href="#">gewijzigd B&amp;V 11-3-15</a> toezegging B&V 21 jan '15
PM	2015-63	B&V	Verlenging OV-concessie Groningen-Drenthe: weth. Zal aandacht vragen bij het OV-bureau over het personeelsbeleid m.b.t. de SROI		de Rook	toezegging B&V 21 jan '15
PM	2015-64	B&V	Als er voortgang is op het dossier Westelijke Ringweg, meldt wethouder dit zsm		de Rook	toezegging B&V 10-12-14. <a href="#">herhaald in B&amp;V 11-3-15</a>
PM	2015-24	B&V	Terugblik doelsoortenbeleid afgelopen 6 jaar		Gijsbertsen	toezegging B&V 21-01-15
PM	2015-27	B&V	* Als er ontwikkelingen zijn ten nadele van optimalisaties ARZ komt wethouder terug bij raad * Als er tijdens de aanbestedingsprocedure ARZ ontwikkelingen zijn buiten de door de raad gestelde kaders komt wethouder terug bij de raad * Wethouder beziet of er voor De Wijert soortgelijke maatregelen mogelijk zijn als voor Helpman ('gereedchapskist' van ir. Blom), om negatieve effecten te verzachten		de Rook	toezeggingen in B&V van juni resp. nov. 2014
PM	2014-290	B&V	Raad wordt geïnformeerd over gesprek met bewoners van woonschepen inzake werkzaamheden Hoendiep		v. der Schaaf	zie toezeggingenbrief 10/11/14. n.a.v. LTA-overleg november 2014.
PM	2014-289	B&V	GroenLinks en Partij voor de Dieren komen met discussienotitie groencompensatie	voorstel	n.v.t.	aangekondigd 19/11/14
PM	2014-117	B&V	na verloop van tijd (bijv. een jaar) zal gekeken worden of de in de verordening openbaar vaarwater opgenomen definitie van 'verwaarloosd schip' voldoende duidelijkheid biedt om mee te kunnen werken	n.v.t.	v. der Schaaf	toezegging B&V 11-12-13
PM	2013-304	B&V	Kabelbaan / Fly-over		de Rook	afhankelijk van aanlevering door stichting Fly-over
11-mrt-15	2014-245	B&V	Stand van zaken Parkeerplan Korrewegwijk	voorstel	de Rook	n.a.v. LTA-overleg november 2014
11-mrt-15	2014-246	B&V	Stand van zaken Parkeerplan Oosterparkwijk	voorstel	de Rook	n.a.v. LTA-overleg november 2014
11-mrt-15	2014-247	B&V	Stand van zaken Parkeerplan De Hoogte	voorstel	de Rook	n.a.v. LTA-overleg november 2014
1-apr-15	2014-308	R&W/ W&/ B&V	Raadsbehandelplan ontwikkelagenda voor de stad, ruimtelijke economische strategie 2015-2018	brief	v.der Schaaf	<a href="#">ontvangen 20-3-15, op agenda R&amp;W 1-4, voorstel: afvoeren.</a>

Legenda:  
Blauw=nieuw  
Rood= verwacht discussiepunt in commissie

## Bijlage - LTA B&V april 2015

### Lange Termijn Agenda per 17-3-2015

maand/ kwartaal	nummer	die	onderwerp	vorm document	portefeuille	opmerkingen
8-apr-15	2015-62	B&V	Op basis van samenwerking met dierenambulance en dierenbescherming wordt plan van aanpak gemaakt over dierenwelzijnsbeleid. Na februari is er meer duidelijkheid over de planning hiervan.		Gijsbertsen v. Keulen	toezegging B&V 21 jan. '15
8-apr-15	2015-29	B&V	<b>BORG-rapportage</b>	brief		op verzoek ODA bespreking combineren met brief evaluatie grofvul
8-apr-15	2014-257	B&V	Info over aanpak n.a.v. motie luchtkwaliteit ARZ	brief	de Rook	gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
8-apr-15	2015-6	B&V	<b>opiniërende bespreking herijking afvalbeleid</b>		v. Keulen	nu op agenda, voorstel: afvoeren
8-apr-15	2014-194	B&V	<b>Vaststelling herijking duurzaamheidsprogramma</b>	voorstel	Gijsbertsen	uitgesteld tot mei i.v.m. te verschijnen rapport rekenkamercommissie
8-apr-15	2014-296	B&V	Meerjarenprogramma Gresco		Gijsbertsen	ontvangen 20-3-15
8-apr-15	2014-252	B&V	<b>Fietsstrategie</b>	voorstel	de Rook	nu op agenda, voorstel: afvoeren
13-mei-15	2015-30	B&V	<b>Rioolheffing</b>	voorstel	v. Keulen	toegevoegd bij LTA-overleg feb. 2015
			<b>Vervolg/uitwerking evenementenbeleid, met aandacht voor de volgende toezeggingen:</b> * zal de labeling van de dancemuziek nog eens tegen het licht houden en komt hierop terug * zoekt uit hoe het zit met de regelgeving omtrent de aanwezigheid van (dieren)hulpdiensten bij evenementen waarbij dieren betrokken zijn en komt hier schriftelijk op terug. * zal onderscheid maken tussen gratis en betaalde festivals in het onderzoek naar tarieven en kostendekkendheid. * komt schriftelijk terug op uitbreiding van de adviesgroep evenementenprogramma.			
13-mei-15	2014-297	B&V		brief	van Keulen	gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
			<b>Onderzoeksrapportage Parkeerbedrijf, bezien of beleid moet worden bijgesteld + jaarverslag Parkeerbedrijf 2014 + geactualiseerde meerjarenprognose 2015 + uitwerking motie betaald parkeren op zondag</b>		de Rook	gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
13-mei-15	2014-164	B&V	College kijkt of er maatregelen te nemen zijn om de geluidsoverlast aan de Parkweg terug te dringen in het kader van de HOV-maatregelen			gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
13-mei-15	2014-155	B&V	<b>Situatie Noorderplantsoen</b>	brief	de Rook	gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
13-mei-15	2014-248	B&V	<b>Vaststellen businesscase geothermie en plankrediet vervolgfase, tevens info over second opinion, subsidiegelden, communicatie, rol Provincie</b>	voorstel	Gijsbertsen	aankondiging 19/11/14
13-mei-15	2014-293	B&V				
13-mei-15	2014-161	B&V	Vanaf rekening 2014 wordt duidelijker in tekst aangegeven of een project al gerealiseerd is of dat uitvoering nog moet starten		de Rook	toezegging in collegebrief 'afhandeling rekeningcommissies' 27/5/14

Legenda:

Blauw=nieuw

Rood= verwacht discussiepoint in commissie

## Bijlage - LTA B&V april 2015

### Lange Termijn Agenda per 17-3-2015

maand/ kwartaal	nummer	die	onderwerp	vorm document	portefeuille opmerkingen
17-jun-15	2015-60	B&V	Kredieten n.a.v. Gresco MJP	voorstel	Gijsbertsen
17-jun-15	2015-31	B&V	Uitvoeringsprogramma fietsstrategie (i.c.m. binnenstadsvisie)		de Rook toegevoegd bij LTA-overleg feb. 2015
17-jun-15	2014-255	B&V	Dienstregeling 2016 OV-hoofdlijnen	brief	de Rook gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
17-jun-15	2014-59	B&V	Uitkomsten onderzoek n.a.v. motie Weesfietsen	brief	v. Keulen gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
17-jun-15	2014-253	B&V	Afronding Card-Only (nacalculatie)	voorstel	de Rook gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
17-jun-15	2014-157	B&V	UMCG-knoop, met aandacht voor de volgende toezegging: * voordat overgegaan wordt tot bussluit in Bloemsingel zal huidige situatie (opheffing knip) worden geëvalueerd. wethouder zal commissie op de hoogte houden m.b.t. ontwikkelingen evt. afsluiting Herebrug voor verkeer (commissie wenst hierover t.z.t. met wethouder te spreken, m.n. ChristenUnie) in het kader van de HOV-maatregelen		de Rook gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
17-jun-15	2014-128	B&V	Sluiterapportages + HOV maatregelen		de Rook gewijzigd in LTA-overleg feb. 2015
17-jun-15	2014-300	B&V	Beleid openbare verlichting	voorstel	de Rook n.a.v. LTA-overleg november 2014
17-jun-15	2014-219	B&V	Verkeerssituatie Wilgenpad: college zal de bewoners bij de uitwerking betrekken	voorstel	v. Keulen n.a.v. LTA-overleg november 2014
3e kw 15	2014-283	B&V	Verkeerssituatie Wilgenpad: college zal de bewoners bij de uitwerking betrekken	brief	de Rook gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
3e kw 15	2014-284	B&V	Noordelijke Ringweg / Zonnelaan: zal in de uitwerking de varianten met en zonder rotondes aan de raad voorleggen	voorstel	de Rook gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
3e kw 15	2014-134	B&V	OTB Extra Spoorlijn Groningen Leeuwarden (incl. Paterswoldsewegtunnel)		de Rook wethouder komt in december met uitstelbriefje
16-sep-15	2014-301	B&V	Definitieve dienstregeling OV 2016	brief	de Rook n.a.v. LTA-overleg november 2014
4e kw 15	2015-66	B&V	Evaluatie parkeerplan Oranjebuurt & Noorderplantsoenbuurt	brief	de Rook zie collegebrief 21-3-15
4e kw 15	2015-33	R&W	Discussie zuidzijde/voorzijde Stationsgebied		de Rook toegevoegd bij LTA-overleg feb. 2015
4e kw 15	2015-32	B&V	Meerjareprogramma Verkeer en Vervoer		de Rook toegevoegd bij LTA-overleg feb. 2015
4e kw 15	2014-256	B&V	Voorkeursvariant Gerrit Krolbrug Zodra er verder nagedacht wordt over auto-ontsluiting over Oosterhamrikade of busbaan wordt suggestie 'afsluitbare dam' meegenomen in afweging in het kader van de HOV-maatregelen en Oosterhamrikzone	voorstel	de Rook gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
4e kw 15	2012-2	B&V	vaststelling afvalbeheerplan	pm	de Rook gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
4e kw 15	2015-7	B&V	Motie parkeervisie + tarieven en regelgeving 2016	voorstel	v. Keulen cbrf. 4-12-14
4e kw 15	2014-302	B&V	Geothermie investeringsbesluit + oprichtingsbesluit productiebedrijf		de Rook zie LTA brief 9 december 2014
dec. 2015	2015-61	B&V		voorstel	Gijsbertsen
2016	2014-294	B&V	Evaluatie beleid Graffiti kunst	brief	v. Keulen aankondiging collegebrief 5-11-14

Legenda:

Blaauw=nieuw

Rood= verwacht discussiepunt in commissie

Lange Termijn Agenda per 17-3-2015

J

maand/ kwartaal	nummer	de	onderwerp	vorm document	portefeuille	opmerkingen
--------------------	--------	----	-----------	------------------	--------------	-------------

Legenda:  
Blauw=nieuw  
Rood= verwacht discussiepunt in commissie

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015, niet afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mandateners	Titel	Dichthum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Portefeuille houder
2013-4	1 SP, GL, Stadspartij en S&S	<b>In gesprek met organisatoren</b>	in gesprek te gaan met de organisatoren om te kijken of er een mogelijkheid is de vraag naar bijzondere fietslocaties meer in overeenstemming te brengen met gemeentelijk beleid en de wensen van de inwoners van de stad.	B&V	motiebrief 4/6/14 'beantwoording volgt bij strategisch evenementenbeleid, oktober 2014'		motie	Beantwoording schriftelijke vragen Stadspartij over geluidsoverlast evenementen		den Oudsten
2013-67	11 Stadspartij	<b>Weesfietsen</b>	* te onderzoeken of het verwijderen van oude fietsen in de hele stad commercieel valt te exploiteren; * hierover de raad te informeren.	B&V	Motiebrief 10/10/14; rapportage uitkomsten onderzoek in oktober. Juni 2015, zie LTA		motie	Gemeentebegroting 2014 en Belastingtarieven 2014		v. Keulen
2013-81	12 GL, CU, Stadspartij, S&S en PvdD	<b>Ruimte voor Stadfietsers en bezoekers aan de Diepenring</b>	1. te onderzoeken met welke beperkte ingrepen eerste stappen gezet kunnen worden richting een beter en veiliger verblijfsklimaat aan de Diepenring voor wandelaars en fietsers; (denk bv. Ook aan werk in werk bij herstelwerkzaamheden aan de kades e.d.) 2. bij (groot) onderhoud te onderzoeken met welke beperkte ingrepen de binnenstad via deze Diepenring bereikbaar blijft als de Zuidelijke Ringweg wordt aangepakt waarbij overstap van sluisverkeer kan worden voorkomen.	B&V	motiebrief 4/6/14 'wordt aan gewerkt in kader van visie op binnenstad, zie ook 'coalitieakkoord' (wens gecomb. Cie. W&I/B&V/R&W) juni 2015 in kader van binnenstadsvisie (LTA-overleg feb. 2015)		motie	Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2014-2017		de Rook
2014-12	2 GL, PvdA	<b>De eerlijke brommer, scooterbeleid in Groningen</b>	1. als onderdeel van het totale gemeentelijke beleidskader voor duurzame mobiliteit, een effectief en efficiënt scooterbeleid te ontwikkelen; a. waarin maatregelen worden voorgesteld om de hinder, uitsoot en verkeersonveiligheid van brom- en snorscooters te verminderen; b. waarbij de suggesties uit dit initiatiefvoorstel worden betrokken, voor zover ze haalbaar en proportioneel worden geacht; c. en hiervoor een voorstel aan de raad te presenteren uiterlijk bij de begroting 2015.	B&V	aparte brief bij fietsstrategie, april 2015, LTA-overleg feb. 2015.		Initiatiefvoorstel	initiatiefvoorstellen		de Rook

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015, niet afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M Indieners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling/ overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda- punt	Thema	Porte- feuille houder
2014- 18	5 Stadspartij, CDA, PvdD en CU	<b>minimalisering overlast voor bewoners Parkweg</b>	<b>Datum</b> verzoekt het college:	B&V	Motiebrief 10/10/14; voor de ingebruikname van HOV-as West 3e fase (maart 2016) zullen maatregelen worden genomen; wordt tzt met aanemer overlegd. Mei 2015, zie LTA.		motie	Krediet HOV-as West 3e fase		De Rook
2014- 25	6 D66, PvdA en GL	<b>Gebiedsgerichte Verduurzaming</b>	1. op korte termijn met een plan van aanpak te komen voor de gebiedsgerichte verduurzaming van woningen; 2. de raad zo snel mogelijk te informeren over wanneer dit plan van aanpak kan worden verwacht.	R&W / B&V	motiebrief 10/10/14; betrokken bij woonvisie; uitgangspuntenno titie november 2014, woonvisie zelf 2e kwartaal 2015		motie	Voorjaarsde bat		Van der Schaaf / Gijssbertsen
2014- 27	6 Sp en CDA	<b>Grof vuil</b>	de mogelijkheid te onderzoeken om illegale dumpingen en het bijplaatsen bij ondergrondse containers te voorkomen door Milieustraten en buurtrajecten als 'Leenkratiebels' te organiseren, dan wel faciliteren in alle wijken en hiervoor ruimte vrij te maken in de begroting 2015.	B&V	Begroting 2015 / motiebrief 97/14; evaluatie beleid inz kosten grof vuil in febr '15, op LTA voor januari 2015, februari, zie LTA. Voorstel; op afgehandeld zetten.		motie	Voorjaarsde bat		Van Keulen

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015, niet afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M	Indieners	Titel	Datum	verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Portefeuille houder
2014-36		6 GL, CU	<b>Elektrische taxi's: goed op weg</b>		<ol style="list-style-type: none"> <li>in overleg met de taxibranche te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor het stimuleren en faciliteren van elektrische taxi's;</li> <li>voor de behandeling van de gemeentebegroting 2015 de raad voorstellen te doen over het geven van een impuls aan elektrisch taxivoer.</li> </ol>	B&V	<p>motiebrief 10/10/14; overleg met taxibranche is gepland, najaar 2014 nadere info. 2e helft 2015. 1e kw. 2016, LTA-overleg feb. 2015.</p>		motie	Voorjaarsdebat		De Rook / Gijsbertsen
2014-54		6 SP, PvdA, GL, Stadspartij, S&S, CU	<b>Motie luchtkwaliteit aanpak ring Zuid</b>		<ol style="list-style-type: none"> <li>vanuit het 'ho regret' principe te bewerkstelligen dat het technisch mogelijk blijft om in en bij de overkapte delen eventueel later noodzakelijke voorzieningen voor luchtbehandeling relatief snel, simpel en goedkoop aan te brengen;</li> <li>de actuele innovatieve ontwikkelingen in Nederland en daarbuiten te volgen waardoor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit bij tunnelmonden en bij openingen in verdiepte tunnelbakken mogelijk zouden worden en de raad daarover jaarlijks te informeren</li> </ol>	B&V	<p>jaarlijkse rapportage. Brief 9/7: 1e helft 2015 volgt info over aanpak. April 2015 zie LTA.</p>		motie	Tussentijd Tracébesluit, Helperzoo m-tunnel en Z-ringweg		De Rook
2014-63		6 GL, CU, SP	<b>Diffraactiestroken of getuidgoten</b>		de mogelijkheden en het nut van toepassing van diffractiestroken langs de Zuidelijke Ringweg te (doen) onderzoeken en de raad over de resultaten hiervan te informeren.	B&V	<p>komt terug bij aanbesteding. April 2015</p>		motie	Tussentijd Tracébesluit, Helperzoo m-tunnel en Z-ringweg		De Rook
2014-69		9 GL, D66, S&S, Stadspartij	<b>Drie meter is beter</b>		<ol style="list-style-type: none"> <li>te bezien of in de voor te bereiden aanbesteding voor de tunnel Paterswoldseweg een verbreding van de fietspaden naar 2 x 3 meter op te nemen is als een uitdaging aan de aanvrager;</li> <li>de raad hierover bij het Ontwerp Tracébesluit te informeren.</li> </ol>	B&V	<p>bij aanbesteding eind 2016, meer info bij OTB. 3e kw 2015, LTA-overleg feb. 2015.</p>		motie	Collegebrief Ontwerp tunnel Paterswoldseweg		De Rook
2014-82		10 PvdA, CDA, SP, Stadspartij	<b>Inzichtelijke informatieverstrekking bij evenementen</b>		<ol style="list-style-type: none"> <li>om vergunning vragende organisatoren van evenementen in de gemeente Groningen waarbij een informatieplicht tot de voorwaarden behoort, te verplichten om bij de vergunningaanvraag aan te geven op welke manier zij omwonenden en andere belanghebbenden gaan informeren;</li> <li>de aanvraag ook op dit punt te toetsen aan de gemeentelijke richtlijnen;</li> <li>consequenties te verbinden richting vergunninghouder indien deze zich niet houdt aan de afspraken inzake de informatievoorziening.</li> </ol>	B&V	<p>mei 2015, bij evenementenbeleid, LTA-overleg feb. 2015</p>		motie	Strategisch evenementenbeleid		Van Kaulen



## Bijlage - IM lijst B&V april 2015, niet afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M - Indiaten	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Porte-feuille houder
2014-83	10 D66, GL, S&S, PvdD	<b>Dancefeesten in parkeergarages</b>	verzoekt het college: om te onderzoeken of gemeentelijke parkeergarages als locatie voor dancefeesten en evenementen dienst kunnen doen.	B&V	met 2015, bij evenementen-beleid, LTA-overleg feb. 2015		motie	Strategisch evenementen-beleid		Van Keulen
2014-84	10 S&S, PvdD, CU, GL	<b>Les de dorst</b>	1. onderzoek te doen naar de mogelijkheid en de gevolgen van het verplicht stellen van organisatoren om bij middelgrote en grote evenementen tappunten beschikbaar te stellen voor het gratis vullen van flessen of bekertjes; 2. te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om vaste tappunten te realiseren op de grote evenementenlocaties.	B&V	met 2015, bij evenementen-beleid, LTA-overleg feb. 2015		motie	Strategisch evenementen-beleid		Van Keulen
2014-86	11 D66, GL, PvdD, SP, CU	<b>Olifantsgras</b>	om te onderzoeken of, hoe, waar en wanneer (stads)landbouw met olifantsgras op braakliggende terreinen in Groningen mogelijk is.	B&V			motie	Begroting 2015		Gijsbertsen
2014-91	11 PvdA, GL, D66, CU, CDA, SP	<b>Herijking visie op parkeren</b>	te komen met een herijkte totaalisatie op (betaald) parkeren, waaruit blijkt hoe door het differentiëren van de parkeerterreinen de diverse beleidsdoelstellingen (bereikbaarheid, duurzame mobiliteit, leefbaarheid door minder straarparkeren, bezettingsgraad parkeergarages en het hebben van een financieel verantwoord functionerend parkeerbedrijf) beter kunnen worden bereikt.	B&V	4e kwartaal 2015		motie	Begroting 2015		De Rook
2014-99	11 CDA, SP, GL, PvdD, Stadspartij, CU, D66	<b>Doelstellingen duurzaamheids-beleid</b>	1. het einddoel in 2035 te vertalen naar kortere termijndoelen; 2. jaarlijks te rapporteren over de stand van zaken met betrekking tot het realiseren van onze ambitie om in 2035 energie-neutrale stad te zijn.	B&V	motiebrief 11/12/14; in duurzaamheidsvisie maar 2015 info over (globale) opzet monitoringssysteem in		motie	Begroting 2015		Gijsbertsen
2014-101	11 CU, D66, S&S, PvdD, SP, PvdA, CDA	<b>Fietsklemmen</b>	1. de wijkwethouders te vragen om in hun wijken de fysieke dilemma's rondom fietsparkeren versus gebruik openbare ruimten (parkeren/groen) te inventariseren; 2. in samenspraak met de inwoners te bekijken waar mogelijk nog fietsklemmen kunnen worden geplaatst; 3. waar een noodzaak tot het plaatsen van fietsklemmen blijkt, deze met een dekkingsvoorstel aan de raad voor te leggen (als dekking kan gedacht worden aan Bouw Jong of de Fietsstrategie, zoals de wethouders in de commissievergadering aangaven).	B&V	motiebrief 11/12/14; uitkomsten inventarisatie bij fietsstrategie in het april 2015, LTA-overleg feb. 2015.		motie	Begroting 2015		De Rook
2014-105	11 PvdD, SP, GL, Stadspartij	<b>Zet tuin op de kaart</b>	1. bij het vestrekken van een bouwvergunning voor percelen die niet als Tuin of Groen vermeld staan op de kaart, maar wel in de praktijk een dergelijke functie vervullen, actief te adviseren over het plaatsen van groene daken en ter plaatse; 2. het plaatsen van groene daken als compensatie voor verlies aan stadsgroen (waaronder bomen) nadrukkelijk te stimuleren, wanneer groencompensatie niet anderszins mogelijk is.	B&V / R&W			motie	Bestemmin gs-plan Binnenstad		Van der Schaaf / Gijsbertsen

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015, niet afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M - Indiaten	Titel	Datum	Cie	Gepplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Porte-feuille houder
<i>verzoekt het college:</i>										
2014-106	11 D66, GL, PvdA, CDA, CU	<b>Energie Monitor</b>	<p>1. een jaarlijkse 'energie monitor' in te stellen waarin zij aan de raad rapporteert over de stand van zaken op het gebied van energiegebruik in de gemeente Groningen;</p> <p>2. hierin in ieder geval op te nemen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. (een schatting van) het totale energieverbruik van de gemeente Groningen in het desbetreffende jaar, uitgedrukt in Megawattuur (MWh);</li> <li>2. (een schatting van) de totale hoeveelheid duurzaam opgewekte energie binnen de gemeente Groningen in het desbetreffende jaar, uitgedrukt in (MWh), aangevuld met een uitsplitsing in de verschillende vormen zoals windenergie, zonnepanelen, geothermie, etc.;</li> <li>3. een overzicht van alle gemeentelijke projecten specifiek op het gebied van energie en (een schatting van) de hoeveelheid energiebesparing c.q. duurzaam opgewekte energie die zij in het desbetreffende jaar opleveren, uitgedrukt in MWh, afgezet tegen de kosten per project in Euro's;</li> <li>4. de mutaties in alle bovenstaande ten opzichte van voorgaande jaren;</li> <li>5. een prognose van de energiebesparing c.q. duurzaam opgewekte energie per project in toekomstige jaren;</li> </ol> <p>3. bij ieder voorstel voor een project specifiek op het gebied van energie een inschatting weer te geven van de totale energiebesparing c.q. duurzame energieopwekking die het project zal opleveren.</p>	B&V			motie	Herijking van het duurzaamheidsbeleid		Gijsbertsen
2015-1	2 PvdD	<b>Meer gas terug</b>	<p>1. binnen het beleidsveld energie, ontwikkelingen die aardgasafhankelijkheid stimuleren prioriteit te geven;</p> <p>2. in overleg gaan met lokale partners om te onderzoeken hoe aardgasafhankelijkheid zoveel mogelijk kan worden bewerkstelligd in de gemeente;</p> <p>3. de resultaten hiervan te rapporteren aan de raad.</p>	B&V			motie	Stand van zaken aardbevingen		
2015-2	2 VVD, PvdA, D66, S&S	<b>Taskforce Gastransitie Groningen</b>	<p>1. met een concreet voorstel te komen hoe de handen ineen geslagen kunnen worden met het regionale bedrijfsleven en de regionale kennisinstellingen, zoals Energy Academy Europe en Energy Valley;</p> <p>2. in Den Haag te bewerkstelligen dat deze kennis en innovatiekracht uit het Noorden daadwerkelijk gebruikt wordt voor de gastransitie (vanaf 1 januari 2016) en energietransitie;</p> <p>3. de raad voor de zomer te rapporteren over de voortgang.</p>	B&V			motie	Stand van zaken aardbevingen		
2015-4	2 S&S, GL, PvdA, D66	<b>Zonnige perronkappen</b>	in overleg met ProRail te onderzoeken of het mogelijk is om ook de Groningse nieuwe perronkappen te voorzien van dergelijke innovatieve zonnepanelen.	R&W/ B&V			motie	Functioneel ontwerp Mooi Hoofdstation		de Rook

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015, niet afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M Indieners	Titel	Dictum	Cie	Gepland afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda- punt	Thema	Porte- feuille houder
2015- 5	2 IS&S, GL	<b>Informatie- voorziening fietsparkeren op het station</b>	<b>verzoekt het college:</b>  te onderzoeken op welke manier de informatievoorziening rondom het fietsparkeren op het station verbeterd kan worden.	R&W/ B&V			<i>motie</i>	Functioneel ontwerp Mool Hoofdstation		de Rook

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mand	Indieners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Portefeuille houder
2009-02	11	GL	<b>Windmolens</b>	1. mogelijkheden onderzoeken om, ondanks tegenwerking Provincie Groningen, hoge windmolens te plaatsen binnen grenzen van gemeente Groningen. Hierbij kijken naar zowel plaatsing van 3 windmolens op Milleuboulevard, mogelijke andere locaties binnen gemeentegrenzen als naar mogelijkheden om in samenwerking met omliggende gemeenten een groot windpark van 100 MW of meer te ontwikkelen	B&V	Motiebrief 3-10-13: afgehandeld met behandeling Kansenskaart Wind. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	motie	Begroting		
2012-08	2	CDA, SP	<b>Verloskundigen bij spoed over busbaan</b>	1. bij de uitwerking van de kadernota 'Samen gezond in Stad' de mogelijkheid voor verloskundigen op bij spoed de busbaan te gebruiken mee te nemen	B&V	Motiebrief 3-10-13: proefopstelling per 1-11-13 Verlengde Herweg / Oosterhamkkade dit gebruiken bij inschatting nodige maatregelen en kosten.	Afgehandeld	motie	Samen gezond		
2012-38	6	PvdA, GL, PvdD, S&S, CU, D66	<b>Groene Stroom 24/7 – experiment opslag lokaal opgewekte zonnestroom</b>	1. in overleg te treden met partijen als Granneger Power, KEMA, Energy Academy Europe en Energy Valley over de haalbaarheid van een experiment dat tot doel heeft lokaal opgewekte zonnestroom op te slaan en de opgeslagen energie op piekmomenten weer in te zetten; 2. hiervoor zo nodig 3 a 4 hectare grond ter beschikking te stellen waarop zonnepanelen geplaatst kunnen worden; 3. de raad uiterlijk 31 december 2012 over de voortgang te informeren	B&V	Motiebrief 3-10-13: commissie uitvoering geïnformeerd, concrete gesprekken zijn gaande, daarmee afgehandeld. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	motie	Voorjaarsbrief		
2012-53	9	VVD, CU	<b>Verkeersveiligheid Eemsgolaan</b>	voor de begroting van 2013 geld te reserveren voor verkeersmaatregelen aan de Eemsgolaan.	B&V		Afgehandeld	motie	Brf. Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk		

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M - Indiaten	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Portefeuille houder
2012-54	9 S&S, Stadspartij	<b>Prioritering budget kleine verkeersmaatregelen</b>	verzoekt het college: een systematiek te onderzoeken waarmee een prioritering kan worden gemaakt voor maatregelen binnen het budget kleine verkeersmaatregelen.	B&V	Motiebrief 3-10-13: Beantwoording motie in speciale brief over dit onderwerp 20-09-13. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	motie	Brf. Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk		
2012-57	10 SP, D66	<b>Stoppen lopende aanbesteding RegioTram binnen één maand</b>	de lopende aanbesteding van de RegioTram in overleg met de Provincie zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen één maand stop te zetten.	B&V		Afgehandeld	motie	Voornemen tot besluit stopzetten lopende aanbesteding RegioTram		
2012-59	11 PvdA	<b>Schone taxi's voor collegeleden</b>	bij dienstrijzen per taxi gebruik te maken van voertuigen die voldoen aan de dezelfde eisen die gesteld worden aan het eigen wagenpark en die dus rijden op schone brandstoffen zoals bijvoorbeeld aardgas en elektriciteit en minimale uitstoot hebben (EVV).	B&V	afgehandeld d.m.v. motiebrief 30/11	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013		
2012-60	11 PvdA, D66	<b>Centrale inkoop duurzame energie</b>	1. te onderzoeken welke (financiële) voordelen te behalen zijn met een volledig geïntegreerde inkoop van energie voor gemeentelijke gebouwen; 2. te onderzoeken of er (financiële) middelen kleven aan de inkoop van energie die uitkomstig is uit duurzame energiebronnen; 3. te onderzoeken welke kansen de inkoop van duurzame energie bij lokale not-for-profitinstellingen biedt voor de betrokkenheid van burgers en instellingen bij het lokaal duurzaamheidsbeleid en welke mogelijke belemmeringen er zijn (m.n. in wet- en regelgeving); 4. de raad hierover uiterlijk 1 maart 2013 te informeren.	B&V	uiterlijk 1 maart 2013	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013		
2012-66	11 CDA, Stadspartij	<b>Struikelfetsen</b>	in aanloop naar het treffen van verdere maatregelen het foutparkeren van struikelfetsen op blindengeleidenpaden streng te gaan handhaven.	B&V	Motiebrief 30/11: wordt betrokken bij Handhavingsprogr '13 (febr. 13)	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013		

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M Indiëners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling/ overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda- punt	Thema	Porte- feuille houder
<i>verzoekt het college:</i>										
2012- 67	CDA, PvdA, S&S	<b>Effecten Zuidelijke ringweg op onderliggend wegennet</b>	de effecten van de verschillende varianten voor het wegnennet rond de ringweg te onderzoeken en de burgers daarbij te betrekken en de raad daarover begin 2013 te berichten.	B&V	begin 2013	Afgehandeld	motie	Gemeenteb egroting 2013		
2012- 68	CDA, GL, PvdD	<b>Elektrische laadpalen</b>	1. om in samenwerking met diverse expertisecentra elektrische laadpunten te installeren in de parkeergarages van het Parkeerbeidrijf en P&R-terreinen; 2. de installatie van elektrische laadpalen in commerciële garages te stimuleren.	B&V	zie collegebrief 21/2/14.	Afgehandeld	motie	Gemeenteb egroting 2013		
2012- 69	CU, PvdA	<b>Tegelijk groen</b>	om duidelijkheid te geven over de voorrangsgeregels bij tegelijk groen voor fietsers en deze duidelijk te communiceren aan de fietsers.	B&V	Motiebrief 30/11: in januari 2013 nadere info	Afgehandeld	motie	Gemeenteb egroting 2013		
2012- 70	CU, PvdA, GL	<b>Fietspad Peizerweg- Johan van Zwedenlaan</b>	om in de eerstvolgende commissie Behoor & Verkeer te rapporteren over de kosten van de aanleg van een fietspad Peizerweg-Johan van Zwedenlaan en mogelijkheden voor dekking van dit bedrag voor te leggen aan de raad.	B&V	zie B&V 12/12/12; uitwerking volgt in MJP V&V in januari	Afgehandeld	motie	Gemeenteb egroting 2013		
2012- 74	PvdD	<b>Poeptoelaters</b>	meer afvalbakken te plaatsen bij plekken waar honden worden uitgedaen.	B&V	Afgehandeld d.m.v. brief 22/11/ cie/, wenst bespreking	Afgehandeld	motie	Gemeenteb egroting 2013		
2012- 82	PvdA en Stadspartij	<b>Leefbaarheid Woonschepenhave n</b>	De raad uiterlijk 1 mei te informeren welke vervangingsinvesteringen en onderhoudswerkzaamheden voor de Woonschepenhave mogelijk niet uitgesteld worden en daarbij een onderscheid maken tussen wenselijke en noodzakelijke werkzaamheden. In ieder geval de noodzakelijke werkzaamheden voor de Woonschepenhave die niet gerealiseerd worden in de integrale aanpak, alsnog te betrekken bij het totaal van de afwegingen in het meerjarenpplan 2012-2016.	B&V/ R&W	voorstel december 2013 (LTA)	Afgehandeld	motie	Krediet- aanvraag 2013 vervangings investering en en aanvullen langcyclisc h onderhoud openbare ruimte.		

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M - Indieners	Titel	Dictum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Portefeuille houder
2012-83	12 PvdA	<b>Doe mee met straatverlichting oké</b>	<p>1. middels een goed getimede voorlichtingscampagne inwoners van Groningen op te roepen actief bij te dragen aan de sociale veiligheid in de stad en storingen aan straatverlichting te melden bij de gemeente Groningen;</p> <p>2. hetzelfde te doen richting professionals die in dienst zijn van de overheid en die in de avond en nacht werkzaamheden verrichten in de openbare ruimte.</p>	B&V	Motiebrief 24/5/13: Afgehandeld met brief 'Uitvoering moties Openbare verlichting' 21/2/13	Afgehandeld	motie	Kredietaanvraag 2013 vervaangingsinvestering en en aanvullen langcyclisch onderhoud openbare ruimte.		
2013-3	1 Stadspartij, CU, PvdD, CDA en GL	<b>Overlast feesten in balans II</b>	de problemen voldoende in kaart te brengen en aan de raad kenbaar te maken.	B&V	Motiebrief 3-10-13: Afgehandeld met antwoord met jaarverslag 2012 Meldpunt Overlast en Zorg 6-6-13. Voorstel op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	motie	Beantwoording schriftelijke vragen Stadspartij over geluidsoverlast evenementen		
2013-7	1 GL, PvdD, CU en PvdA	<b>Motie Energie-landschappen</b>	om voor de zomer aan de raad voor te leggen wat de mogelijkheden zijn voor het aanleggen van energielandschappen op de bij de gemeente in bezit zijnde gronden.	B&V	Motiebrief 24/5/13: Opgepakt in samenhang met moties Groene Stroom 24/7 en Windmolens. Na de zomer beleidsnotitie. Kansenkaart cbrf. 25-10-13	Afgehandeld	motie	Vaststelling herziening aantal grote grond-exploitaties		

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M - Indieners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Portefeuille houder
<i>verzoekt het college:</i>										
2013-13	4 PvdD	<b>Ballonnen</b>	bij evenementen en festiviteiten het oplaten van ballonnen te ontmoedigen.	B&V	Motiebrief 24/5/13: Afgehandeld inmiddeelsgestart met beoordeling huidige gang van zaken, verkenning mogelijkheden ontmoediging. Na zomer info over uitkomsten. Zie brief 15-11-13.	Afgehandeld	<i>motie</i>	Collegebrief voortgang uitvoeringsprogramma Energie		
2013-14	4 PvdA, GL, D66, CU, S&S en SP	<b>Windenergie, een Gronings bod</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>aan het Provinciebestuur over te brengen dat de Stad graag bereid is bij te dragen aan de 850 MW windvermogen in 2020 en daarin ook verantwoordelijkheid wil nemen;</li> <li>aan het Provinciebestuur het bod te doen om 70 MW in 2020 aan windenergie (ca. 20 turbines van 3 à 4 MW) te realiseren binnen de gemeente Groningen;</li> <li>hierbij voorrang te geven aan eigen burgerinitiatieven en/of lokale energie-coöperaties.</li> </ol>	B&V	Motiebrief 3-10-13: Afgehandeld brief met kansenkaart Wind is naar Provincie gestuurd, excursie voor raads- en statenleden wordt georganiseerd, motie daarmee afgehandeld.	Afgehandeld	<i>motie</i>	Collegebrief voortgang uitvoeringsprogramma Energie		
2013-20	5 Sp en CDA	<b>Behoud buslijn 5</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>te kijken naar mogelijkheden om de dienstregeling voo 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Oranjebuurt en de Hortusbuurt zoveel mogelijk met lijn 5 bediend worden;</li> <li>te kijken naar mogelijkheden om lijn 5 in de dienstregeling 2014, de huidige en veel gebruikte bushalte 'Grote Markt' te laten aandoen.</li> </ol>	B&V	Zie speciale brief hierover 4-7-13. Voorstel op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	<i>motie</i>	Hoofdpijnen tarieven en dienstregeling 2014		

In groen is verzoek aan griffie

5/16

27-3-2015



## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M	Indiëners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Porte-feuille houder
2013-33		6 CDA, PvdA en S&S	<b>Fietsenbeheer</b>	1. te bekijken of het mogelijk is, het verwijderen van oude fietsen (volgens nader te bepalen voorwaarden) als concessie te verkopen* aan de hoogste bidder, zodat er geen zwerf fietsen zijn, maar toch een bezuiniging gerealiseerd kan worden; 2. indien dit een onmogelijkheid blijkt een alternatieve bezuiniging te presenteren en die te dekken uit de programma's onderhoud en bereikbaarheid; 3. de gemeenteraad hierover te informeren voor de begrotingsbehandeling zodat de afwikkeling van de motie dan beoordeeld kan worden door de gemeenteraad.	B&V	Motiebrief 3-10-13: Afgehandeld besluiten om af te zien van deze bezuinigingsmaatregel.	Afgehandeld	motie	Voorjaarsbr ief		
2013-36		6 CU, CDA, PvdA, GL, SP en D66	<b>Zelfbeheer groen in wijken</b>	om in overleg met de wijken en de Steders na te gaan of het mogelijk is om een pilot te houden à la het zelfbeheer in Almere in één of meerdere wijken te starten.	B&V	Motiebrief 10/10/14 geeft info over contact met bewonersorganisaties en werkbezoek aan Almere. Beijum gaat hiermee verder. Nadere info in december	Afgehandeld	motie	Voorjaarsbr ief		Gijsbertsen
2013-38		6 S&S, CU, CDA en D66	<b>Fietsenrekken voor studenten-sociëteiten</b>	1. om in gesprek te gaan met de verschillende studentenverenigingen in de stad en te bekijken in welke gevallen fietsrekken een oplossing kunnen bieden voor fietsenoverlast en ruimtelijk inpasbaar zijn; 2. de uitkomsten van deze gesprekken terug te koppelen aan de raad.	B&V	Motiebrief 10/10/14: beantwoord als onderdeel van evaluatie Groninger Fietsenstandaard, januari 2014.	Afgehandeld	motie	Voorjaarsbr ief		de Rook

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M - Indieners	Titel	Datum	Cie	Gepolde afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Portefeuille houder
<i>verzoekt het college:</i>										
2013-39	6 PvdA en Stadspartij	<b>Kinderboerderijen</b>			<p>1. het wenselijk te vinden dat de gemeente Groningen minimaal twee kinderboerderijen met een wijkoversijgende functie heeft en houdt;</p> <p>2. het wenselijk te vinden dat de wijken naar vermogen hun kleinere wijkgerichte kinderboerderijen behouden.</p>	B&V	Motiebrief 3-10-13: Aan uitgesproken wens wordt tegemoet gekomen. Voorstel op 'afgehandeld' zetten.	Visie kinderboerderijen		
2013-45	9 CDA, PvdA, Stadspartij, Christen Unie en PvdD	<b>Evenementenmanager</b>			<p>Roep het college op de kaderstelling voor de Drafbaan Stadspark te plaatsen in een ontwikkeling waarbij gestreefd wordt naar een meer samenhangend, strategisch evenementenbeleid voor de gehele stad dat gekenmerkt wordt door onder meer:</p> <p>* beperking van overlast door spreiding van evenementen over de stad ("het juiste evenement op de meest geschikte locatie")</p> <p>* een financieel model voor de verhuur van openbare ruimtes.</p> <p>Verzoekt het college de raad voorafgaand aan definitieve besluitvorming over de toekomst van de Drafbaan te informeren over welke (alternatieve) buiten- en/of indoorlocaties geschikt zijn (te maken) voor welk soort evenement.</p>	B&V	Motiebrief 10/10/14: meegenomen in evenementenbeleid / locatieprofielen.	Collegebrief + presentatie Toekomst Drafbaan Groningen i.c.m. SP notitie. Bruisend Groningen voor iedereen.		v. Keulen
2013-47	10 van de gehele raad	<b>Helperzoomtunnel</b>			te zijner tijd te monitoren of de Helperzoomtunnel wordt gebruikt door sluisverkeer en indien dat het geval is aanvullende maatregelen te treffen	B&V	zie collegebrief 'Tussenstand' 22/5/14	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid		de Rook
2013-48	10 van de gehele raad	<b>Sluiten akoestisch 'gat'</b>			dit akoestische 'gat' te sluiten door het nemen van geluidsreducerende maatregelen tot aan het talud/induct Rodewolderdijk	B&V	zie collegebrief 'Tussenstand' 22/5/14	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid		de Rook

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M	Indiener	Titel	Datum	Cie	Gepolde afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Porte-feuille houder
2013-49		10 van de gehele raad	<b>M1:Geluidafscherming Buitenhof, M2:Compacter Ontwerp, M5:Geluidsscherm en Stadspark, M6:Esperano-tunnel, M7:Groen en gezondheid, M8:Papiermolen-brug.</b>	* zich in lijn met deze motie op te stellen richting projectpartners; * deze motie te beschouwen als onderdeel van de zienswijze van de raad op het OTB en MER	B&V	zie collegebrief 'Tussenstand' 22/5/14	afgehandeld	motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid		de Rook
2013-50		10 PvdA, GL, Stadspartij, SP, D66, CDA, CU, S&S en PvdD	<b>Extra ruimtelijke kwaliteit</b>	* zich in lijn met deze motie op te stellen richting projectpartners; * deze motie te beschouwen als onderdeel van de zienswijze van de raad op het OTB en MER	B&V	zie collegebrief 'Tussenstand' 22/5/14	afgehandeld	motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid		de Rook
2013-51		10 PvdA, VVD, GL, Stadspartij, SP, D66, CDA, CU, S&S	<b>ZRG aansluiting Hereweg</b>	* zich in lijn met deze motie op te stellen richting projectpartners; * deze motie te beschouwen als onderdeel van de zienswijze van de raad op het OTB en MER	B&V	zie collegebrief 'Tussenstand' 22/5/14	afgehandeld	motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid		de Rook
2013-52		10 CU, CDA, SP, S&S, Stadspartij, D66, GL	<b>Onderzoek oplossend vermogen verlagen ontwerpsnelheid</b>	* zich in lijn met deze motie op te stellen richting projectpartners; * deze motie te beschouwen als onderdeel van de zienswijze van de raad op het OTB en MER	B&V	zie collegebrief 'Tussenstand' 22/5/14	afgehandeld	motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid		de Rook

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M Indiateners	Titel	Datum	Cie	Gepplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Porte-feuille houder
2013-53	10 SP, Stadspartij	<b>Lijn 4 hoort hier</b>	verzoekt het college: * te kijken naar mogelijke alternatieven (zoals in de bijlage) om de dienstregeling voor 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Oosterparkwijk zoveel mogelijk in lijn met lijn 4 bediend worden. * deze mogelijke alternatieven door het OV-bureau voor de raad uit te laten werken, zodat de raad over meer informatie beschikt over de alternatieven voor het behoud van lijn 4.	B&V	Besproken in expertsessie 17-12-13	Afgehandeld	motie	Regio Groningen- Assen: actualisatie netwerkkanalyse, HOV visie en aanvullend maatregel n- pakket		
2013-54	10 SP, Stadspartij, S&S, CDA	<b>Blijf van mijn lijn 5</b>	* te kijken naar mogelijke alternatieven (zoals in de bijlage) om de dienstregeling voor 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Oranjestraat en de Horrusbuurt zoveel mogelijk in lijn met lijn 5 bediend worden. * deze mogelijke alternatieven door het OV-bureau voor de raad uit te laten werken, zodat de raad over meer informatie beschikt over de alternatieven voor het behoud van lijn 5.	B&V	Besproken in expertsessie 17-12-13	Afgehandeld	motie	Regio Groningen- Assen: actualisatie netwerkkanalyse, HOV visie en aanvullend maatregel n- pakket		
2013-63	11 GL, SP, CDA, CU, PvdD, D66, PvdA	<b>Groen verzilveren</b>	* in overleg te treden met burgers, werkmansschappen en buurtverenigingen om de mogelijkheid een deel van het openbaar groen in ecologisch beheer te geven aan derden en dat als zodanig in te bedden en de raad over de uitkomsten te rapporteren.	B&V	Motiebrief 28/11/13: betrekken bij uitvoering motie 'zelfbeheer groen in wijken'	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2014 en Belasting-tarieven 2014		Gijsbertsen
2013-69	11 D66, GL, CDA, PvdA, PvdD	<b>Ruim baan voor duurzame innovatie</b>	* om actief een beroep te doen op het eigen landelijke netwerk om duurzame innovatieve projecten (pilots, demonstraties, testen) op het gebied van o.a. Energie en biobased economy aan te trekken; * te stimuleren dat landelijke initiatieven de ruimte krijgen in 'de proefruim Groningen'	B&V	Motiebrief 28/11/13: is in lijn met beleid	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2014 en Belasting-tarieven 2014		

9/16

27-3-2015

In groen is verzoek aan griffie

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M Indieners	Titel	Datum	Cie	Gepolande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Porte-feuille houder
<b>verzoekt het college:</b>										
2013-71	CDA, VVD, D66, SP	<b>Spitsrekken</b>	* in samenspraak met Werkpro bij de invulling van de bezuinigingsmaatregelen naar mogelijkheden te kijken om de spitsrekken te behouden.	B&V	zie collegebrief 20/2/14.	Afgehandeld	motie	Gemeente-begroting 2014 en Belasting-tarieven 2014		
2013-72	11 CDA, GL, PvdD	<b>Opladpanelen in fietsstad Groningen</b>	* een onderzoek te starten naar de haalbaarheid van plaatsing van oplad-punten voor fietsen in de stad, bijvoorbeeld op het Hoofdstation en in de parkeergarages in de binnenstad, en hierover te rapporteren in maart.	B&V	zie collegebrief 21/2/14.	Afgehandeld	motie	Gemeente-begroting 2014 en Belasting-tarieven 2014		
2013-75	CU, CDA, GL, S&S, PvdD	<b>Zonnepanelen op/aan het Forum</b>	* om te onderzoeken of het mogelijk is om op (of aan) het Groninger Forum een vorm van zonne-energie toe te passen en de raad over de toekomst te informeren.	B&V	Zie cbrf. 2-10-14.	Afgehandeld	motie	Gemeente-begroting 2014 en Belasting-tarieven 2014		Gijsbertsen
2013-76	11 CU, GL, PvdD	<b>Zonnepanelen op het stadhuis</b>	* om te onderzoeken of het mogelijk is het stadhuis van zonnepanelen te voorzien en de raad over de toekomst te informeren.	B&V	Motiebrief 10/10/14; zeer binnenkort informatie over lopende onderzoek. Maart 2015, zie LTA.	Afgehandeld	motie	Gemeente-begroting 2014 en Belasting-tarieven 2014		Gijsbertsen
2013-78	11 PvdD, GL	<b>Ecologische oevers</b>	* bij waterprojecten waar financieel mogelijk, te kiezen voor een ecologische oever	B&V	Motiebrief 28/11/13; past binnen nieuwe water- en rioleringsplan.	Afgehandeld	motie	Gemeente-begroting 2014 en Belasting-tarieven 2014		

In groen is verzoek aan griffie

10/16

27-3-2015

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M	Indiener	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Portefeuille houder
2013-80		CU	<b>Graffiti kunst</b>	11	B&V	om met een voorstel te komen over: 1. het aanwijzen van gemeentelijke objecten als fietstunnels en geluidswallen als objecten die door graffiti kunstenaars opgeleefd kunnen worden, in het verlengde van Openlab-Graffiti op het CIBaGa-terrein; 2. de (aanvullende) criteria die meegenomen zouden moeten worden bij het toewijzen van locaties zodat geborgd kan worden dat de goede vorm van graffiti gemaakt wordt; 3. de mogelijkheid en wenselijkheid om eert één of meerdere proefprojecten te starten om kleinschalige toepassing op elektriciteitskassies of andere objecten uit te proberen.	Afgehandeld	Initiatief voorstel			v. Keulen
2014-1		PvdA, D66, VVD, CU, CDA, PvdD, GL	<b>Afhankelijkheid Groningen-aardgas</b>	1	B&V	1. bij het kabinet en de Tweede Kamer erop aan te dringen om -uit het oogpunt van veiligheid en conform het advies van het Staatstoezicht op de Mijnen- de afhankelijkheid van het gebruik van het Groningen-aardgas zo spoedig als mogelijk sterk terug te brengen; 2. daarbij aan te dringen op het versnellen van de energietransitie.	Afgehandeld	motie	Interpellatie-debat over de effecten van de gaswinning		den Oudsten
2014-3		S&S, D66, GL	<b>Strategisch Evenementenbeleid</b>	1	B&V	het strategisch evenementenbeleid zo vorm te geven dat de vraag naar evenementen vanuit het publiek en het aanbod van initiatieven vanuit organisatoren centraal staan, en niet de aard of categorie van een evenement leidend is.	Afgehandeld	motie	Strategisch evenementenbeleid op de Drafbaan		v. Keulen
2014-4		GL, PvdA, S&S, SP, D66	<b>Dance visie</b>	1	B&V/O&W	in samenwerking met de dance-industrie, en in de geluchte van Let's Gro, te komen tot een visie op, en daarmee te investeren in, de Groninger dance-industrie en de uitkomsten daarvan voor de zomer aan de raad te presenteren.	Afgehandeld	motie	Strategisch evenementenbeleid op de Drafbaan		v. Keulen/ de Rook
2014-5		GL, S&S, D66, SP, PvdA, Stadspartij	<b>Locaties in kaart</b>	1	B&V	alle locaties (Naast Stadspark/drafbaan, Kardingeplas, Ebbingekwartier, Hoornseplas, Roode Haan, ook Noordijk, Gideopark, Winschoterweg, Zernike, achter universiteitscomplex nabij Doekwerd, Helsinkstraat, Eenskanaal, Suikerunieterrain, Roode Haan, Meerstad, nabij Noorderhoefbrug, Westpoort) samen met de partners in de stad in kaart te brengen, te onderzoeken wat er wel en niet mogelijk is, of kan worden gemaakt, om van de genoemde locaties evenementlocaties te maken en de uitkomsten daarvan voor de zomer aan de raad te presenteren.	Afgehandeld	motie	Strategisch evenementenbeleid op de Drafbaan		v. Keulen

In groen is verzoek aan griffie

11/16

27-3-2015

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mand	Indieners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Portefeuille houder
2014-6	1	PvdA	<b>Informeers de buurt</b>	1. in het toetsingskader voor het verlenen van vergunningen voor evenementen specifieke(re) eisen op te nemen die gesteld moeten worden aan een tijdige berichtgeving van organisatoren aan omwonenden, over tenminste de begin- en eindtijd en de aard van de mogelijke overlast van een evenement; 2. informatie over de duur en de mogelijke overlast van evenementen duidelijk op de gemeentelijke website te vermelden.	B&V	Motiebrief 10/10/14; meegenomen met evenementenbeleid.	Afgehandeld	motie	Strategisch evenementen-beleid op de Drafbaan		v.Keulen
2014-7	1	PvdA	<b>Ruimte voor de Warenmarkt</b>	in overleg met de marktcoördinator de positie van de warenmarkt in het Strategisch Evenementenbeleid op te nemen.	B&V	Motiebrief 10/10/14; wordt meegenomen bij locatieprofielen Grote Markt en Vismarkt, tevens bij convenant met warenmarkt en bij gesprek over binnenstadsvisie.	Afgehandeld	motie	Strategisch evenementen-beleid op de Drafbaan		v.Keulen
2014-8	1	PvdA	<b>(Z)Onder stroom</b>	1. zich een beeld te vormen van de oorzaken van de stroomstoringen, de kwaliteit van het elektriciteitsnetwerk binnen de gemeente ( in het bijzonder de noordelijke wijken, waaronder Paddeloep) en de risico's op stroomstoringen in de toekomst; 2. al het mogelijke te doen om te bevorderen dat de verantwoordelijke instantie(s) maatregelen nemen om herhaling in de toekomst te voorkomen; 3. de raad voor de zomer over de bevindingen te informeren.	B&V	motiebrief 4/6/14 'afgehandeld met collegebrief 5 juni'	Afgehandeld	motie	Motie vreedend aan de orde van de dag		v.Keulen
2014-13	3	van de gehele raad	<b>Jan Evenhuis dam</b>	de binnenkort aan te leggen dam (aan de uiterste Westkant van de stad) de 'Jan Evenhuis dam' te noemen.	B&V	motiebrief 4/6/14 'voor gelegd aan straatnamencommissie, besluit nog voor zomerreces verwacht'	Afgehandeld	motie	toespraak van de nestor van de raad		de Rook
2014-16	5	SP, CDA, PvdD, Stadspartij en CU	<b>Reizigers- en bewonersinspraak OV</b>	reizigers- en bewonersorganisaties actief naar hun mening te vragen voorafgaand aan de wijzigingen in de dienstregeling betreffende buslijnen en bushaltes en zo het begrip participatie waarlijk inhoud te geven.	B&V	Beantwoord met aparte brief over dit onderwerp 25/6/14, voorstel op afgehandeld zetten	Afgehandeld	motie	OV-bureau Groningen Drenthe		De Rook

12/16

27-3-2015

In groen is verzoek aan griffie

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M Indieners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Porte-feuille houder
2014-21	5 CU, S&S, Stadspartij, CDA	<b>Fietsklemmen</b>	verzoekt het college: de ontsane wachttijd versneld weg te werken en het aantal in 2013 niet-geplaatste fietsklemmen toe te voegen aan het beoogde aantal fietsklemmen voor 2014	B&V	motiebrief 17/6/14: Afgehandeld moeilijk te realiseren vanwege meer gecompliceerde plekken en ruimtegebrek.	Afgehandeld	motie	Gemeente rekening 2013		de Rook
2014-34	6 GL, D66	<b>Rechttop in de wind</b>	voor de behandeling van de gemeentebegroting 2015 de raad voorstellen te doen hoe de genoemde overwegingen in ogenschouw nemend, onze gemeentelijke doelstelling rond windenergie te halen.	B&V	motiebrief 10/10/14: wordt betrokken bij voorstellen voor het energieprogramma als geheel (binnenkort)	Afgehandeld	motie	Voorjaarsdebat		Gijsbertsen
2014-42	6 Stadspartij, CDA	<b>Openbare bankjes</b>	1. te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor het plaatsen van bankjes op (groen) aanloopstraten vanuit de wijken naar het centrum van de stad; 2. de raad hiervan op de hoogte te stellen voor de behandeling van de "begroting 2015".	B&V	zie ebrf. 29-10-14.	Afgehandeld	motie	Voorjaarsdebat		Van Keulen
2014-50	6 S&S, GL, CU, CDA	<b>Creatief met fietsvlakken</b>	1. te onderzoeken waar (tijdelijke) fietsparkeerlakken kunnen worden aangebracht voor leegstaande winkels in de binnenstad; 2. te onderzoeken waar (tijdelijke) fietsparkeerlakken kunnen worden aangebracht in de buurt van bouwtreinen in de binnenstad.	B&V	zie ebrf. 7-1-14.	Afgehandeld	motie	Voorjaarsdebat		De Rook
2014-52	6 PvdD, Stadspartij	<b>Diervriendelijke pagina</b>	1. op de website van de gemeente Groningen ene pagina te maken met informatie over de procedures rondom gevonden (dode) huisdieren en contactgegevens van betrokken instanties, zoals de Dierenambulance en de Dierenbescherming; 2. hierbij ook aandacht te besteden aan het belang van het chippen van een huisdier; 3. bovenstaande te realiseren voor het einde van 2014.	B&V	motiebrief 10/10/14: teksten staan al vanaf juli jl. op website, afgestemd met PvdD.	Afgehandeld	motie	Voorjaarsdebat		Gijsbertsen
2014-53	6 SP, GL, CU	<b>80 km AZR tracé</b>	1. zich sterk te maken voor een maximum snelheid van 80 km voor het hele tracé; 2. mocht dit voor het zuidelijke wegvak vanwege verkeerstechische redenen niet mogelijk zijn dan tenminste voor het noordelijke wegvak Hogkerk-a/slag Corpus den Hoorn; 3. verslag te doen van de inspanningen en het resultaat daarvan.	B&V	Afgehandeld	Afgehandeld	motie	Tussenstand Tracébesluit, Helperzoo m-tunnel en Z-ringweg		De Rook

In groen is verzoek aan griffie

13/16

27-3-2015



## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M - Indiateners	Titel	Datum	Cie	Geplandde afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Porte-feuille houder
2014-55	6 SP, S&S, Stadspartij, CU	<b>Fietsoversteek Brailleweg/ Maastaan</b>	<i>verzoekt het college:</i>	B&V	1. dusdanige veranderingen in het tracébesluit te bewerkstelligen dat voor de stoplichten wachtende fietsers voldoende opstelmogelijkheden hebben; 2. doorgaande en afslaande fietsers op de Brailleweg ongestoord hun route kunnen volgen.	Afgehandeld	<i>motie</i>	Tussenstand Tracébesluit, Helpertoon-tunnel en Z-ringweg		De Rook
2014-56	6 SP, PvdA, Stadspartij, CU, CDA	<b>Werkgelegenheid AZR</b>	zich hard te maken om: 1. de mogelijkheden te benutten die de nieuwe aanbestedingswet biedt om lokale en regionale bedrijven een kans te geven om werk vergund te krijgen; 2. in de aanbestedingsvoorwaarden de volgende aandachtspunten te vertalen naar gunning-criteria: 1. het versterken van de lokale en regionale werkgelegenheid; 2. het realiseren van werk-leertrajecten voor jongeren en andere SKOI gerelateerde effecten (Social return on investment); 3. toezicht plaats te laten vinden door de opdrachtgever op de validiteit van door de aannemer gecontracteerde onderaannemers op naleving van de cao- en andere werknemersrechten 3. en vervolgens de raad verslag uit te brengen omtrent de gedane inspanningen het bovenstaande te realiseren en de resultaten die deze inspanningen hebben opgeleverd.	B&V		Afgehandeld	<i>motie</i>	Tussenstand Tracébesluit, Helpertoon-tunnel en Z-ringweg		De Rook
2014-57	6 SP, Stadspartij, S&S, CDA, CU	<b>Kosten aardbevingsbestendigheid AZR</b>		B&V	1. bij de minister te bepleiten eventuele kosten ten gevolge van aardbevingsbestendigheid op andere wijze te financieren (bijv. uit de extra rijksmiddelen beschikbaar gesteld als compensatie van de aardbevingschade); 2. dit standpunt kenbaar te maken bij de Tweede Kamer.	Afgehandeld	<i>motie</i>	Tussenstand Tracébesluit, Helpertoon-tunnel en Z-ringweg		De Rook
2014-58	6 Stadspartij, CU, S&S, SP	<b>Beperken overlast Zuidelijke Ringweg</b>		B&V	er bij de toekomstige aannemer op aan te dringen om bij de ombouw van de Zuidelijke Ringweg waar mogelijk, creatieve en slimme oplossingen te bedenken om de overlast nog verder te beperken dan vasgelegd in het besluit bouwplanner.	Afgehandeld	<i>motie</i>	Tussenstand Tracébesluit, Helpertoon-tunnel en Z-ringweg		De Rook

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M - Indieners	Titel	Datum	Cie	Geplandte afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Thema	Porte-feuille houder
2014-59	6 Stadspartij, GL, SP	<b>Fietsviaduct Helperzoom</b>	<i>verzoekt het college:</i>	B&V		Afgehandeld	<i>motie</i>	Tussenstand Tracébesluit, Helperzoom-tunnel en Z-ringweg		De Rook
2014-60	6 S&S, SP, CU	<b>Communicatie bereikbaar</b>	1. te onderzoeken of een fietsviaduct meer veiligheid voor fietsers biedt en de doorstroming van het fietsverkeer ter hoogte van de Helperzoomtunnel kan bevorderen; 2. hoe in overleg met externe partijen zoals ProRail bezien kan worden of en hoe deze bij zouden dragen aan de tostandkoming van een fietsviaduct; 3. de raad van deze onderzoeken en gesprekken op de hoogte te stellen.	B&V		Afgehandeld	<i>motie</i>	Tussenstand Tracébesluit, Helperzoom-tunnel en Z-ringweg		De Rook
2014-61	6 S&S, CU	<b>Verlies de fietser en de voetganger niet uit het oog</b>	1. binnen de organisatie Groningen Bereikbaar specifiek aandacht te besteden aan de bereikbaarheid van de stad voor fietsers en voetgangers tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg; 2. onrealismogelijkheden, alternatieve routes voor deze weggebruikers duidelijk in de openbare ruimte aan te geven	B&V		Afgehandeld	<i>motie</i>	Tussenstand Tracébesluit, Helperzoom-tunnel en Z-ringweg		De Rook
2014-62	6 S&S, CU, Stadspartij	<b>Voortschrijdend inzicht</b>	1. er binnen de stuurgroep op aan te dringen verbeteringen in de plannen aan te brengen die in het voordeel zijn van de stad, óók als het tracébesluit is vastgesteld; 2. verbeteringen in de onwervingsplannen aan te brengen welke in het voordeel zijn van de stad, óók als deze zijn vastgesteld.	B&V		Afgehandeld	<i>motie</i>	Tussenstand Tracébesluit, Helperzoom-tunnel en Z-ringweg		De Rook

## Bijlage - IM lijst B&V april 2015,afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M Indiëners nd	Titel	Datum	Cie	Gepland afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda- punt	Thema	Porte- feuille houder
2014- 64	6 D66, GL, PvdA, VVD	<b>Stil asfalt bij "Akoestisch gat"</b>	<i>verzoekt het college:</i> 1. te kiezen voor optie 3 uit de collegebrief. 2. de 300.000 euro voor leefbaarheidmaatregelen die door deze keuze vrijkomen in ieder geval aan te wenden om maatregelen te treffen voor het "akoestische gat" in de geluidsfachtering langs de A7 bij Hoogkerk, bijvoorbeeld door het extra stil asfalt door te trekken tussen Laan Corpus Hoorn tot en met het "akoestisch gat".	B&V		Afgehandeld	<i>motie</i>	Tussenstand Tracébesluit, Helpertoon- nuntel en Z-ringweg		De Rook

# Raadsvoorstel - Fietsstrategie Groningen 2015-2025



## Raadsvoorstel

Onderwerp **Fietsstrategie Groningen 2015-2025**  
Registratienr. 4887265 Steller/teInr. Valkema/ 8980 Bijlagen 2

---

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim		
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	De Rook	Raadscommissie	Beheer en Verkeer

---

### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vast te stellen.

---

### Samenvatting

Groningen is fietsstad bij uitstek. Het unieke fietsklimaat hebben we te danken aan drie pijlers: beleid, samenhang en continuïteit. Wij voeren al decennia een integraal mobiliteitsbeleid waarin de fiets stevig is ingebed. Daarnaast richt ons ruimtelijk beleid zich met visie en vasthoudendheid op een compacte, intense stad waardoor de afstanden kort blijven. Daardoor is het fietsgebruik in Groningen het hoogste ter wereld. Tegelijkertijd zien we een aantal grote stedelijke uitdagingen op ons af komen. Daarom hebben we, vijftien jaar na de "Beleidsnota Fietsverkeer 2000", een nieuwe Fietsstrategie opgesteld. De fiets is veel meer geworden dan alleen een vervoermiddel. We zien de fiets steeds meer als hét middel voor het creëren van een leefbare, aantrekkelijke, bereikbare en gezonde stad. Onze stedelijke fietsambities staan verwoord in de nieuwe Fietsstrategie.

De Fietsstrategie Groningen is een strategie op hoofdlijnen en is het resultaat van een intensief traject dat al met het innovatiefestival Let's Gro in 2013 is begonnen. In 2014 volgde een verdere verkenning en verdieping. De vele bijeenkomsten die in het kader van de Fietsstrategie zijn georganiseerd hebben veel waardevolle informatie opgeleverd. In de Fietsstrategie geven we aan wat de waarde is van ons consistente fietsbeleid en hoe de fiets kan bijdragen aan de stedelijke uitdagingen die we de komende jaren op ons af zien komen. In de strategie, die actiegericht en zo compact mogelijk is, zijn vijf strategieën geformuleerd. In het uitvoeringsprogramma dat in juni volgt, zullen wij aan u voorleggen welke projecten volgens ons prioriteit moeten krijgen.

B&W-besluit d.d.: 19 maart 2015

## Raadsvoorstel - Fietsstrategie Groningen 2015-2025

### Vervolg voorgesteld raadsbesluit

#### Aanleiding en doel

Het huidige fietsbeleid, zoals verwoord in de "Beleidsnota Fietsverkeer 2000", is alweer vijftien jaar oud. De stad heeft behoefte aan een nieuwe Fietsstrategie omdat het aantal inwoners sterk is gegroeid, het steeds drukker wordt op de fietspaden en er steeds meer snelheidsverschillen zijn ontstaan door de komst van de e-bike en de scooter. Om antwoord te kunnen geven op deze autonome, stedelijke ontwikkelingen is een schaaflsprong nodig. Daarvoor hebben we een nieuwe Fietsstrategie opgesteld waarin we nadrukkelijk verder kijken dan naar de fiets en de fietser zelf. De fiets is namelijk veel meer dan alleen een vervoermiddel of een verkeerskundig fenomeen. Fietsbeleid gaat over duurzaamheid, innovatie, lifestyle, ruimtelijke ordening, stedenbouw, economie, gezondheid en leefbaarheid. Nieuw is dat we nadrukkelijk inzetten op het sociale aspect van fietsen en op gedrag, innovatie en ontwikkelingen. Met andere woorden: de fiets is geen doel op zich, maar een middel om een leefbare, aantrekkelijke, bereikbare en gezonde stad te creëren.

In de Fietsstrategie geven we aan wat de waarde is van consistent fietsbeleid en hoe de fiets kan bijdragen aan de toekomstige stedelijke uitdagingen. In de strategie zijn vijf strategieën geformuleerd. Deze zijn gekoppeld aan kompasprojecten die meteen duidelijk moeten maken wat deze strategieën in de praktijk inhouden. In het uitvoeringsprogramma, waarover u in juni een besluit zult nemen, zullen wij aan u voorleggen welke projecten volgens ons prioriteit moeten krijgen.

#### Kader

Als stad en regio voeren we al decennia een integraal mobiliteitsbeleid waarin de fiets stevig is ingebed. Ook in onze nieuwe Fietsstrategie blijven we daarom inzetten op de tijdswinst en het gemak die de fiets in de stad biedt.

In het coalitieakkoord "Voor de Verandering" werd al aangekondigd dat we een hoofdfietsroutekaart zouden opstellen met speciale aandacht voor de stedelijke knooppunten en de fietsveiligheid. De kaart met daarop de belangrijkste fietsroutes bepaalt ook waar we onze middelen inzetten. Daarmee vormt het ook een routekaart voor de planning en uitvoering van projecten voor de komende jaren. In het coalitieakkoord is bovendien aangegeven meer ruimte te willen maken voor het fietsparkeren en fietsers proberen te willen verleiden de fietsenstallingen te gebruiken. Met behulp van experimenten gaan we onderzoeken wat het beste werkt.

#### Argumenten en afwegingen

Zie hiervoor de Fietsstrategie Groningen 2015-2025.

#### Maatschappelijk draagvlak en participatie

De afgelopen maanden heeft een uitgebreid en intensief traject van participatie plaatsgevonden. Bewoners en organisaties zijn op diverse manieren betrokken bij de nieuwe Fietsstrategie. Over het algemeen waren de reacties erg positief. Hieronder volgt een beknopt overzicht van hoe de participatie er de afgelopen tijd heeft uit gezien.

Op Let's Gro 2013 heeft de Deen Mikael Colville-Andersen ons de ogen geopend over de waarde van Groningen Fietsstad. Vervolgens hebben we medio 2014 twee bijeenkomsten georganiseerd met een klankbordgroep. Hierin waren diverse organisaties vertegenwoordigd: Groningen Bereikbaar, de landelijke Fietsersbond, Cycloon Post & Fietskoeriers, RUG, UMCG, provincie Groningen en Marketing Groningen. Samen met de leden van de klankbordgroep is de opgave voor het maken van een nieuwe Fietsstrategie op scherp gesteld.

Tijdens het inspiratiefestival Let's Gro op 21 en 22 november 2014 hebben we een leegstaand winkelpand omgetoverd tot Fietsambassade. Stadlers konden daar twee dagen lang binnenlopen om mee te praten over de nieuwe Fietsstrategie. Speciaal hiervoor werd een nieuw logo voor Fietsstad Groningen ontwikkeld: het 050-kengetal van Groningen in de vorm van een fiets. In de ambassade werden diverse stellingen losgelaten op de bezoekers en er werd een brainstormsessie door het Urban Gro Lab georganiseerd over het fietsparkeren in de binnenstad. Een mix van studenten, gebruikers, ervaringsdeskundigen, wetenschappers en experts boog zich over de vraag hoe we in Groningen de massale stroom aan fietsers een plek kunnen geven.



## Raadsvoorstel - Fietsstrategie Groningen 2015-2025

De Fietsambassade was één van de drukst bezochte Let's Gro-evenementen. De Fietsambassade heeft duidelijk gemaakt dat we de fiets moeten herwaarderen en er trots op mogen zijn. Er is bovendien veel waardevolle informatie verzameld.

Op 27 november 2014 heeft de Adviescommissie Verkeer en Vervoer zich gebogen over de Fietsstrategie. In een brainstormsessie zijn verschillende thema's aan bod gekomen. Ook in deze workshop zijn de voordelen van de fiets goed voor het voetlicht gebracht. Vooral het feit dat fietsen verbindt: letterlijk en figuurlijk.

Op 17 februari 2015 vond er een workshop met leden van uw raad plaats. Na een introductie door wethouder De Rook werd de groep in tweeën gesplitst. Beide groepen hebben op een interactieve wijze input geleverd voor de Fietsstrategie en het uitvoeringsprogramma dat in juni volgt. De sessie focuste zich vooral op het verbeteren van het fietsnetwerk in z'n algemeenheid en de fietsroutes en het fietsparkeren in de binnenstad.

In februari 2015 is er een enquête over de waardering van de fiets in Groningen gehouden onder de leden van het Stadspanel (zie bijlage). Dit panel telt ongeveer 12.000 leden die automatisch een uitnodiging ontvangen om deel te nemen aan diverse enquêtes. In slechts tien dagen tijd is de enquête over het fietsbeleid meer dan 4.000 keer ingevuld. De uitkomsten ervan zijn gebruikt als input voor de Fietsstrategie.

Het werkdocument van de Fietsstrategie is in februari 2015 in- en extern breed verspreid. In totaal hebben enkele tientallen vertegenwoordigers van diverse organisaties hierop gereageerd. De opmerkingen zijn meegenomen in de definitieve versie van de Fietsstrategie.

Inmiddels is de website [www.050fietsstad.nl](http://www.050fietsstad.nl) (of [www.groningenfietsstad.nl](http://www.groningenfietsstad.nl)) actief. Op dit moment wordt de website vooral gebruikt om op interactieve wijze ideeën van de Stadgers te verzamelen als input voor het uitvoeringsprogramma. In de toekomst zal de website verder worden uitgebouwd tot een informatiepunt van ons fietsbeleid. Bezoekers van de website kunnen hier alles vinden over de fiets in Groningen. Dan gaat het bijvoorbeeld om de openingstijden van de fietsenstallingen in de binnenstad, maar ook over fietsprojecten die gepland of in uitvoering zijn. Aan de website wordt een fietsrouteplanner gekoppeld en ook de berichten van Twitter ([www.twitter.com/050fietsstad](http://www.twitter.com/050fietsstad)) en de foto's op Instagram ([www.instagram.com/groningenfietsstad/](http://www.instagram.com/groningenfietsstad/)) zijn zichtbaar. Ten slotte kunnen bezoekers op de website hun goede fietsideeën achterlaten.

Wij continueren het open planproces door de komende periode een tweetal stadsgesprekken te organiseren waarbij we Stadgers willen betrekken bij het uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie.

### **Financiële consequenties**

---

Aan de Fietsstrategie zelf zijn nog geen financiële consequenties verbonden. In het coalitieakkoord "Voor de Verandering" is met ingang van 2015 structureel € 2 miljoen beschikbaar gesteld voor het onderdeel "Verplaatsen". In het aan de Fietsstrategie gekoppelde uitvoeringsprogramma vindt een integrale afweging plaats voor de inzet van de structurele middelen uit het coalitieakkoord. Overigens zal het maatregelenpakket uit het uitvoeringsprogramma groter zijn dan met het beschikbare budget uit het coalitieakkoord gerealiseerd kan worden. Wij komen met het uitvoeringsprogramma in juni bij uw raad terug.

### **Overige consequenties**

---

De Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vervangt het gemeentelijke fietsbeleid zoals dat is verwoord in de 'Beleidsnota Fietsverkeer 2000'.

## Raadsvoorstel - Fietsstrategie Groningen 2015-2025

### Vervolg

---

De komende maanden werken we het uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 uit. In juni ontvangt uw raad dit uitvoeringsprogramma waarin de verschillende maatregelen zijn uitgewerkt en toegelicht. Gelijktijdig wordt daarmee bovendien een kredietbesluit aan uw raad voorgelegd ten aanzien van de verdeling van het structurele budget voor het onderdeel "Verplaatsen".

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten

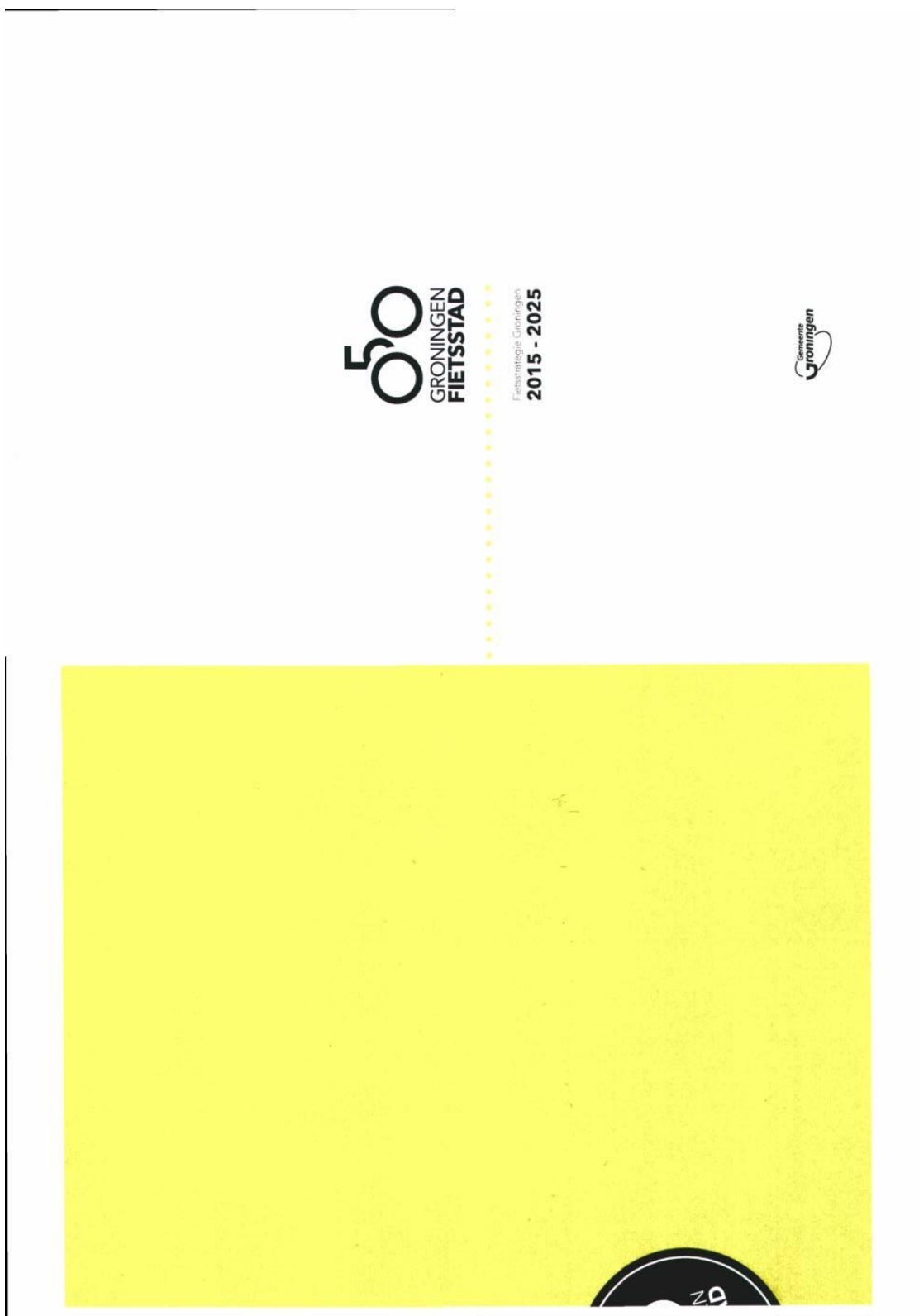


de secretaris,  
Peter Teesink





# Raadsvoorstel - Fietsstrategie Groningen 2015-2025





VOORWOORD

# “FIETSEN ZIT BIJ ONS GRONINGERS IN HET DNA”

In de jaren zeventig maakten de toenmalige bestuurders van Groningen de rigoureuze keuze om in de binnenstad meer ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers. Het roemruchte verkeerscirculatieplan van Groningen zag het levenslicht, het asfalt dat in meerdere rijstroken rondom het stadhuis lag werd weggebroken en de meeste auto's verdwenen naar buiten de Diepenring.

Bijna veertig jaar verder zijn we nog altijd blij met de drastische maatregelen die toen zijn genomen. Maar we realiseren ons ook dat het tijd wordt om, met name voor fietsers, opnieuw keuzes te maken, die misschien verder gaan dan wat we tot nu toe gewend waren. Groningen is een echte fietsstad. Die fiets is voor jong en oud het meest gebruikte vervoermiddel in de stad. Fietsen zit bij ons. Groningers in het DNA. Daar zijn we trots op en dat willen we zo houden.

Maar terwijl het wel steeds drukker wordt en het aantal fietsers nog altijd toeneemt, wordt de beschikbare ruimte niet groter. Toch willen we juist de fiets letterlijk en figuurlijk meer ruimte geven. Zo zullen we bij ruimtelijke ontwikkelingen voortaan ook kijken naar de effecten voor de fiets. Samen met en voor de stad kiezen we voor de fiets in deze Fietsstrategie Groningen 2015-2025!

**Paul de Roek,**  
Wethouder Gemeente Groningen

**Paul de Roek:**  
Merk:  
Eenjarige  
Wielmaat  
Van Moof  
2009  
28 inch

# INHOUD

// PAGINA 10  
**GRONINGEN FIETSSTAD**

// PAGINA 16  
**UITDAGINGEN VOOR DE STAD**

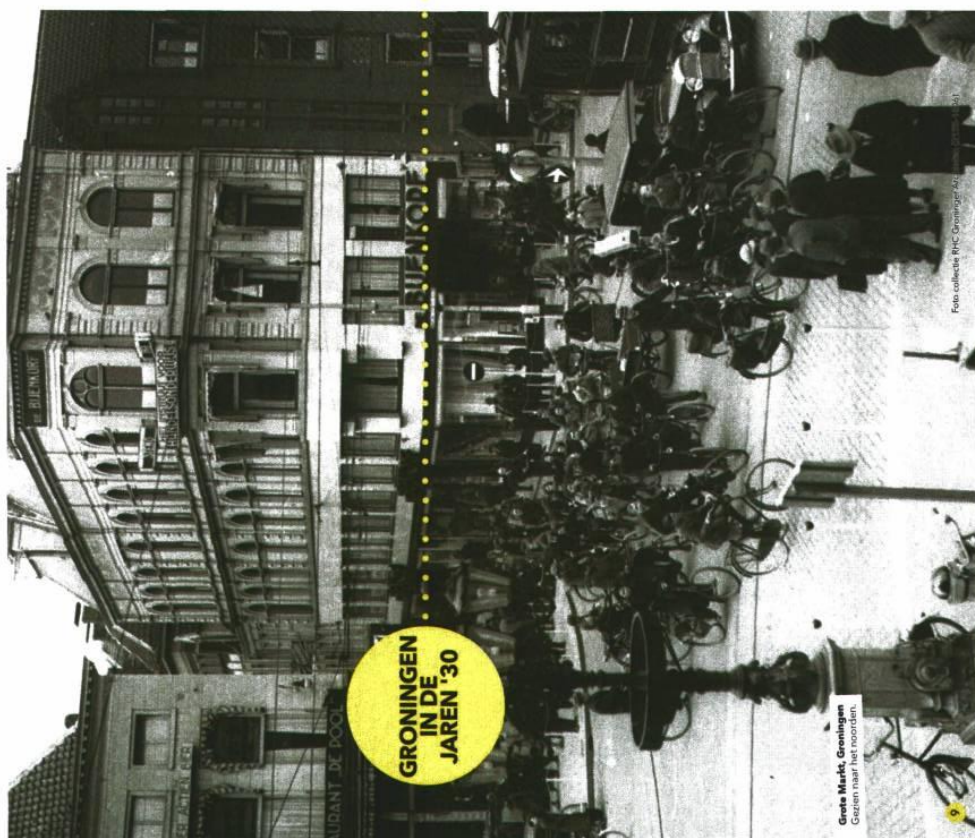
// PAGINA 26  
**ONZE FIETSSTRATEGIE**

// PAGINA 45  
**AAN DE SLAG!**

# GRONINGEN FIETSSTAD

## GRONINGEN, FIETSSTAD MET TRADITIE

Nergens ter wereld wordt zoveel gefietst als in Groningen. Maar liefst 60 % van alle vervoersbewegingen in de stad is met de fiets. Al decennia speelt de fiets een hoofdrol in het leven van de mensen in de stad. Onze fietsomstandigheden zijn dan ook ideaal. De stad is compact, met korte fietsafstanden zonder hoogteverschillen. Het klimaat is gunstig en de lucht schoon. Bovendien is Groningen veilig. Verder is het ruimtelijk beleid al jaren gericht op effectief ruimtegebruik. Groningen wil een compacte stad zijn en blijven met voorzieningen in het centrum en met korte woon-werkafstanden. >>>





Ons fietsbeleid is een pilier onder een economisch vitale, bereikbare en gezonde stad. De fiets is in Groningen vrijwel altijd het snelste vervoermiddel van A naar B. Fietsen bespaart hier tijd en is nog gezond ook. Verder is fietsen in Groningen geen doel op zich of een hype, zoals in sommige andere steden. De fiets is eenvoudigweg het handigste vervoermiddel.

Toch nam vanaf de jaren '50 ook in Groningen het autogebruik toe. De Grote Markt was letterlijk het autoknooppunt van Stad en Ommeland. Grote ingrijpen stonden op stapel om de auto alle ruimte te bieden. De eeuwenoude, logisch gegroefde wegstructuur dreigde verloren te gaan door grote verkeersdrukten, vooral in de binnenstad. Maar net op tijd kwam het besef bij politici en beleidsmakers dat hier een verkeerde keuze dreigde.

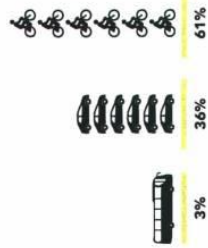
Vanaf dat moment, begin jaren '70, kwam er een ommekeer. De belangrijkste beslissing was de invoering van het Verkeerscirculatieplan in 1977. Daarin kregen fietsers en voetgangers de ruimte in de binnenstad. Doorgaand autoverkeer werd voortaan via de Diepenring geleid. Tegelijkertijd bleef bestemmingsverkeer mogelijk.

Dit concept is daarna steeds verder uitgebouwd. Fietsbruggen, fietstunnels en nieuwe fietspaden verbeterden bestaande situaties en maakten het fietsnetwerk compleet. In de binnenstad kwamen betere en bewaakte fietsenstallingen, net als bij het Hoofdstation (Stadsbalkon, 2007) en het Station Europapark (2012). Ook belangrijk: de fietsenstallingen werden meer ontworpen vanuit de gebruiker, gericht op gemak en kwaliteit.

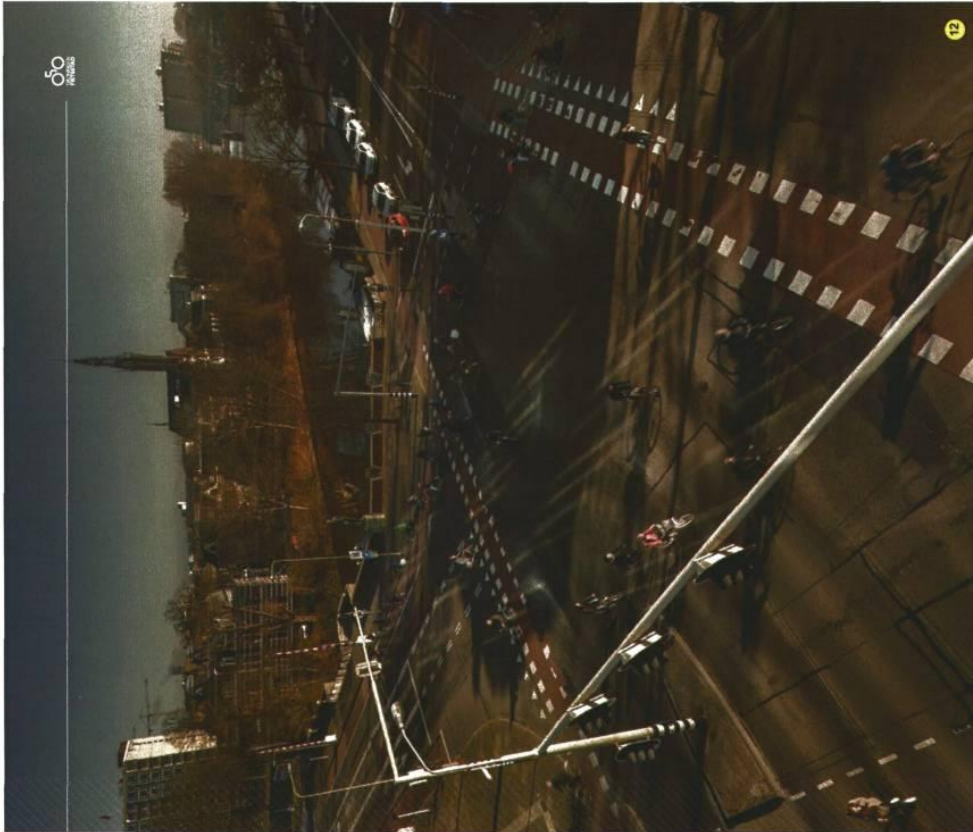
Steeds vaker gingen we ook experimenteren, denk aan verkeerslichten met 'alle fietsrichtingen tegelijk groen'. Dit laatste voorbeeld laat zien hoe we anders zijn gaan denken over fietsen. Die lijn willen we doorzetten. Naast vanuit infrastructuur denken we de komende jaren steeds vaker vanuit de gedragsbewuste fietser. Die laat zich niet alleen leiden door bredere fietspaden maar juist ook door innovatieve oplossingen en experimenten gebaseerd op gedragsbeïnvloeding.

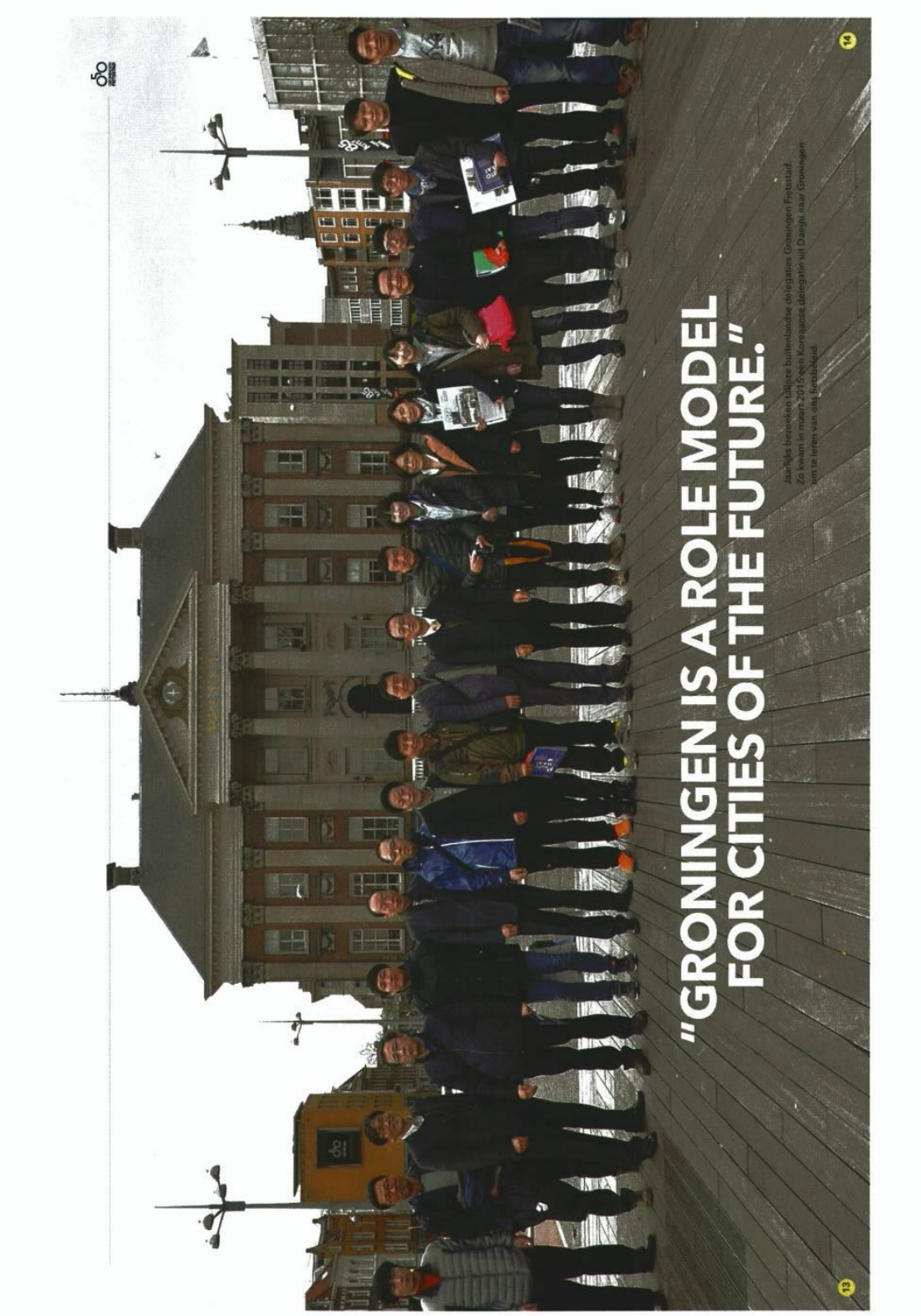
### "VERKEERSITUATIES OPLOSSEN MET OOGCONTACT"

Denk aan 'alle fietsrichtingen tegelijk groen': daar bepalen fietsers zelf wie voorrang heeft en lossen ze verkeerssituaties op met oogcontact. Bijkomend voordeel: het werkt gewoon sneller, fietsers en auto's hoeven minder lang te wachten. Bovendien is het veiliger door het opheffen van conflict-situaties tussen rechtdoor rijdende fietsers en rechtsafslaanende auto's en vrachtwagens.

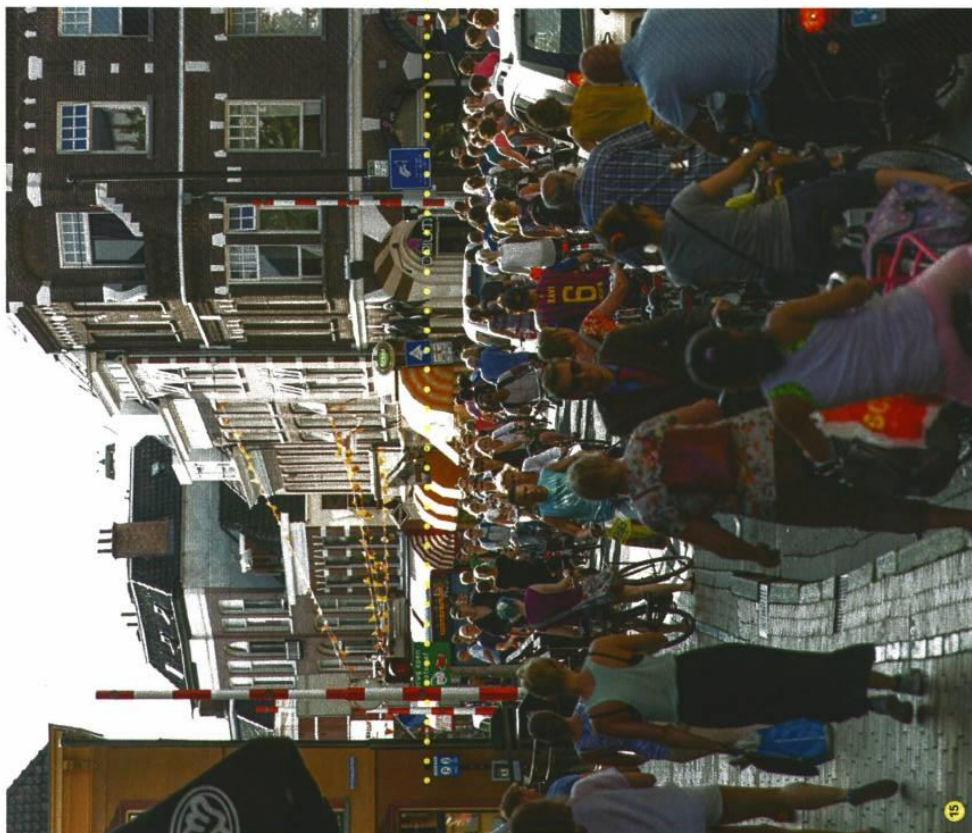


Dagelijkse vervoersbewegingen in de stad









# UITDAGINGEN VOOR DE STAD

## GRONINGEN GROEIT

We hebben het goed voor elkaar met de fiets. Maar tegelijkertijd komt er een aantal grote stedelijke uitdagingen op ons af. De fiets kan een belangrijke bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de stad.

### We staan dan ook voor de volgende grote stedelijke uitdagingen:

Groningen groeit. Op een aantal piekken zien we het steeds drukker worden. Er zijn files op fietspaden, lange wachttijden voor verkeerslichten en onvoldoende stallingruimte. Met als gevolg dat de irritatie en overlast toenemen. Op langere termijn kan dit leiden tot meer autogebruik en zwaardere belasting van het openbaar vervoer. Verminderde bereikbaarheid en een minder leefbare, gezonde en veilige stad, dat is beslist niet wat we willen.

- Goede omstandigheden creëren voor de groei van de stad;
- Bereikbaar houden van de stad;
- Verbeteren van de gezondheid van onze inwoners;
- Zorgen voor een leefbare en economisch vitale stad;
- Zorgen voor een veilige stad.



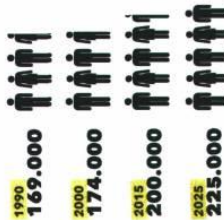
ofo  
fiets

## Goede omstandigheden creëren voor de groei van de stad

Het inwonertal van de stad Groningen groeit al jaren. Vooral de laatste jaren is de groei sterk toegenomen. We zijn de 200.000 inwoners gepasseerd in 2014, veel eerder dan verwacht. Waarschijnlijk zit de groei komende jaren door en hebben we 225.000 inwoners in 2025. Tegelijkertijd krimpt de regio qua bevolking. Daardoor komen er meer mensen vanuit de regio naar de stad. Om er te wonen, werken of voorzieningen te gebruiken.

Bezoekers komen niet alleen met trein, bus of fiets maar ook veel met de auto. Immers, een groot deel van de regio is sterk autoafhankelijk. Maar de beschikbare ruimte neemt niet toe in Groningen. Dus wordt het drukker op straat.

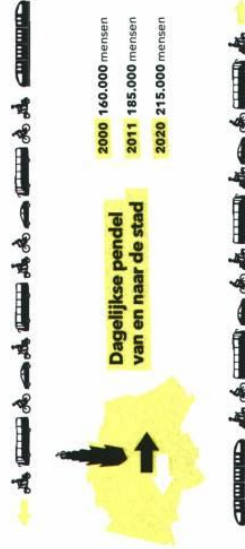
### Aantal inwoners gemeente Groningen



17


## Bereikbaar houden van de stad

We hebben stevige afspraken gemaakt om de bereikbaarheid van de stad te garanderen. Zo pakken we de Zuidelijke Ringweg aan en brengen die deels ondergronds. Ook maken we het Hoofdstation toekomstbestendig. leggen we nieuwe P+R terreinen aan en breiden we bestaande uit. Verder hebben we een nieuw hoogwaardig OV-netwerk ingevoerd. We willen structureel bereikbaar blijven, maar natuurlijk ook tijdens de vele grote projecten. De fiets kan daaraan bijdragen. En niet alleen voor de hele reis maar ook voor kortere delen daarvan.



18





TEVREDENHEIDSCIJFER OVER  
DE FIETS & HET FIETSBELEID

**75% VAN DE  
RESPONDENTEN  
VAN HET  
STADSPANEL**

**GEEFT EEN 7 OF HOGER  
VOOR TEVREDENHEID  
OVER HET FIETSBELEID**

**WE GAAN 8!**  
VOOR EEN

oio  
2015

19

20

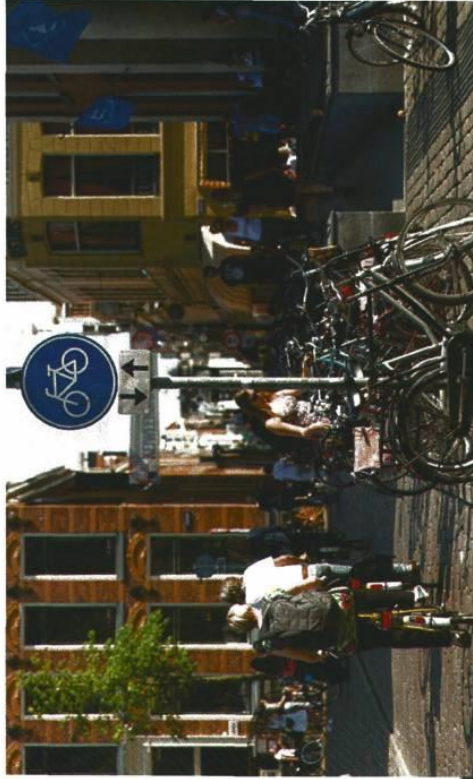
## Verbeteren van de gezondheid van onze inwoners

Sommige van onze inwoners hebben een ongezonde leefstijl. Dit kan leiden tot overgewicht en een kortere levensverwachting. Een belangrijke, eenvoudige oplossing hiervoor is meer bewegen. Fietsen is gezond.

Dagelijks fietsen is een natuurlijke manier om voldoende lichaamsbeweging te krijgen. Nu al vindt in Groningen veel onderzoek plaats naar de relatie tussen bewegen en gezondheid worden (Healthy Ageing). De stad is ideaal voor dit onderzoek omdat experimenten direct in de praktijk kunnen worden uitgevoerd.

Behalve gezond is fietsen ook sociaal. Op de fiets maken mensen makkelijk contact. En bijna iedereen heeft een fiets. Als goedkoopste vervoermiddel is het ook betaalbaar voor mensen die moeite hebben om aan te haken bij de maatschappij. De fiets maakt voorzieningen bereikbaar en kan mensen uit hun sociale isolement halen. Zo gaan mensen zich fysiek én mentaal beter voelen.

### Aantal verzuimdagen niet-fietsers en fietsers



## Zorgen voor een leefbare en economisch vitale stad

De fiets is het meest schone, stille en duurzame vervoermiddel. De CO<sub>2</sub> uitstoot van de fiets is nihil. Bovendien is investeren in de fiets zeer kostenefficiënt. Want om dezelfde CO<sub>2</sub> vermindering te bereiken via bijvoorbeeld meer openbaar vervoer zijn veel hogere investeringen nodig. Door te investeren in de fiets snijdt het mes aan meerdere kanten. De luchtkwaliteit verbetert, de geluidsoverlast vermindert en de stad wordt aantrekkelijker voor bezoekers te voet of op de fiets. De grootste economische kansen voor Groningen liggen

in de kennis-economie. Kennisbedrijven en instellingen zoeken elkaar op in aantrekkelijke steden met een bloeiende binnenstad, bruisend cultuurklimaat en een hoog voorzieningsniveau. De ruimtelijke kwaliteit van Groningen is daarom van groot economisch belang. Dit trekt ook extra bezoekers en daar hebben ook de detailhandel en de horeca weer baat bij. Met de fiets kan onze stad intensiever gebruikt en aantrekkelijker blijven. Kortom, goede fietsvoorzieningen zijn belangrijk voor een duurzame economische ontwikkeling van de stad.



## Zorgen voor een veilige stad

Groningen is veilig. En dat willen we zo houden, ook in een groeiende stad. Sociaal veilig, maar zeker ook fysiek veilig. Just de veiligheid maakt dat het Nederlandse fietsbeleid, en zeker ook het Groningse, zo succesvol is in vergelijking met andere landen.

De fietser is bij wet beschermd voor aansprakelijkheid bij verkeersongevallen. Bovendien streven we naar zo weinig mogelijk kruisende bewegingen met gemotoriseerd verkeer. In een drukke stad neemt het aantal kruisende bewegingen op dezelfde infrastructuur juist toe.

En door de opkomst van de e-bike en scooter worden de snelheidsverschillen steeds groter. Daarom gaan we op zoek naar oplossingen om fiets- en autoroutes waar nodig te scheiden. En om snelheidsverschillen in goede banen te leiden. Dit doen we vooral door kwetsbare fietsers (kinderen en ouderen) extra te beschermen; de stad van 8 tot 80.





# ONZE FIETSSTRATEGIE

## WAAR WILLEN WE NAAR TOE?

In Groningen hebben we een lange traditie van goed en helder fietsbeleid. Deze traditie willen we voortzetten.

Fietsen verbindt, zowel fysiek als sociaal. En onze inwoners waarderen de kwaliteit van het fietsen zeer. Dit willen we zo houden. Mensen vinden het fijn als ze op de fiets snel van A naar B kunnen. Als ze hun fiets goed kunnen stallen en ze zich veilig voelen. Dan zullen Groningers hun fiets blijven gebruiken. Daarbij is het fietsen geen doel op zich. Maar juist een middel: om je snel te kunnen verplaatsen en als stad leefbaar, veilig en economisch vitaal te kunnen blijven.

Tegelijkertijd wordt Groningen drukker. De ruimte wordt beperkter, net als de financiële middelen. Natuurlijk gaan we door met het verbeteren van het bestaande fietsnetwerk. Met bredere fietspaden, nieuwe fietsverbindingen en grotere stallingen. Maar om echt antwoord te kunnen geven op de stedelijke uitdagingen moeten we nu een belangrijke keuze, een schaaïsprong, maken.

Deze belangrijke keuze houdt in dat we meer gebruik gaan maken van het zelforganiserend en lerend vermogen van onze fietsers. We geven kwaliteitsimpulsen, bieden alternatieven en proberen gedrag te beïnvloeden. En duidelijk niet voor ondersteunen en stimuleren. En duidelijk niet voor strengere regulering. We experimenteren, ontdekken wat werkt en wat niet. En daarop passen we onze maatregelen aan. Innovatieve oplossingen staan voorop, denk aan de combinatie van ICT en fietsen: Smart Cycling City. Innovatie kan ons een stap verder brengen waar traditionele oplossingen niet meer doeltreffend blijken.

### Vijf strategieën

In onze fietsstrategie staan vijf strategieën. We verduidelijken ze met 'kompassprojecten'. Dit zijn Groninger projecten die helder illustreren wat onze strategieën nu precies inhouden in de praktijk.



## STRATEGIE 1

# DE FIETS EERST

Bij het inpassen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen denken we vanaf het begin vanuit de fiets. Immers, de fiets is het belangrijkste vervoermiddel in de stad. Daarbij hoort een veilig en goed onderhouden fietsnetwerk. En net zo belangrijk: verkeerseducatie voor kinderen, ouderen en andere kwetsbare verkeersdeelnemers.

### Fiets Effect Analyse (FEA) bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen maken we een Fiets Effect Analyse. Zo borgen we dat de fiets bij elke stedelijke ontwikkeling vroegtijdig wordt meegenomen.

### Beheer en onderhoud op orde

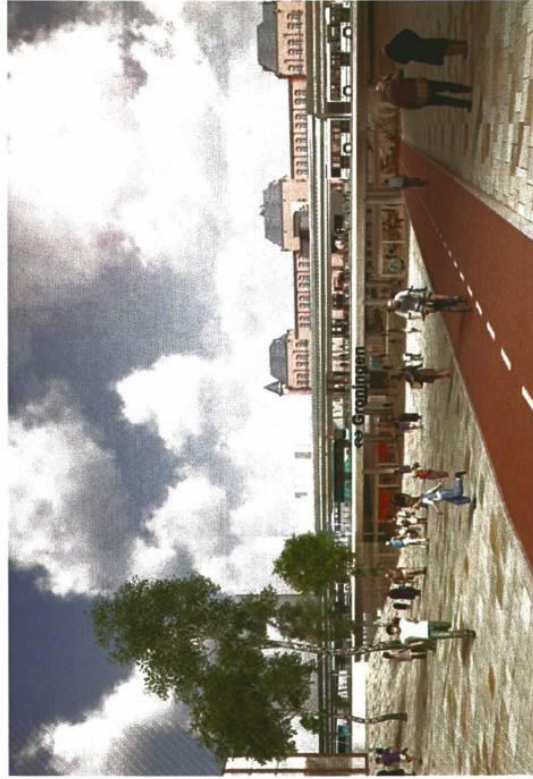
De hoofdroutes van het fietsnetwerk maken we vooraan met voorrang sneeuwrij, zo zorgen we dit ze schoon en veilig blijven. We ruimen glas op en pakken onveiligheden met voorrang aan. Dit doen we zoveel mogelijk buiten de spits. We zorgen voor goede verlichting op al onze hoofdroutes vanwege de sociale veiligheid. En we zorgen dat inwoners makkelijk klachten kunnen melden - bijvoorbeeld via de app MeldStad - over het beheer en onderhoud van fietsroutes en fietsvoorzieningen.

1

### KOMPASPROJECT: FIETSTUNNELN EN ONDERGRONDSE FIETSENSTALLING HOOFDSTATION

Onze stad staat aan de vooravond van 'Groningen Spoorzone', een ingrijpend structureel project voor een betere bereikbaarheid per trein en bus. De meest in het oog springende ingrepen vinden plaats op het Hoofdstation. Het station zelf wordt vernieuwd en er komt een fietsstunnel onderdoor. Zo krijgt ons fietsnetwerk een belangrijke ontbrekende schakel. De nieuwe fietsstunnel helpt de geïsoleerde ligging van Stationsgebied-Zuid te doorbreken. Dit biedt nieuwe kansen voor gebiedsontwikkeling. Aan de zuidzijde van het Hoofdstation krijgt de fietsstunnel bovendien een ondergrondse stalling voor 5.000 fietsen. Tot 2020 stijgt de totale stallingscapaciteit rond het Hoofdstation naar 15.000 fietsen. In 2030 is er zelfs ruimte voor 17.500 fietsen.

27



Artist's Impression Hoofdstation Groningen  
 \*Mooi\*, Aanbiedendocument Station Groningen, December 2014, NL Architects  
 (in opdracht van Ocmw Groningen-Spoorhoop)

28

## STRATEGIE 2

EEN SAMENHANGEND  
FIETSNETWERK

De fiets draagt bij aan een intensief en duurzaam gebruik van onze stad. Ook is de fiets belangrijk voor ons vestigingsklimaat. Essentieel voor de Groninger economie zijn bovendien goede fietsverbindingen naar openbaar vervoer knooppunten, naar belangrijke economische trekkers (de dynamo's) en naar de regio. Daarom hebben we in deze strategie in kaart gebracht hoe ons fietsnetwerk eruit moet zien.

We borgen de samenhang op twee manieren:

- Door integraal naar fietsverbindingen te kijken. We benaderen niet elk fietspad apart maar richten ons op het fietsnetwerk van deur tot deur. We richten ons op goede verbindingen tussen waar mensen vandaan komen en waar ze naar toe moeten. Bijvoorbeeld naar het stationgebied, de binnenstad, de Zernike Campus, het UMCG, het Martini Ziekenhuis en Europapark/Kempkensberg.
- Door de fiets te benaderen als onderdeel van de totale vervoersketen. Niet elke reis leent zich helemaal voor gebruik van de fiets. Daarom proberen wij de fiets in te zetten om het laatste gedeelte van de reis mee af te leggen. We van Amsterdam naar Groningen komt, vertrekt met de trein of de auto, maar fietst de Grote Markt op.

We onderscheiden het hoofdnetwerk, gericht op de snelle en doorgaande fietser, en het basissetwerk, ontsluitend en fijnmazig. Ook hebben we de knelpunten in kaart gebracht.

### Het hoofdnetwerk

Het Groninger hoofdnetwerk bestaat uit:

- fietsverbindingen tussen de belangrijkste woon-werkgebieden van en naar de stad;
- de Fietsroutes Plus en de verbinding naar Meersaad;
- het stedelijk netwerk bestaande uit de stadassen en de ring rond de binnenstad.

De Fietsroutes Plus zijn bedoeld om scholieren en forensen snel en comfortabel van en naar de stad te brengen. Deze routes zijn concurrerend met de auto. De stadassen leiden verder de stad in richting de binnenstad en de grootste economische trekkers. Het comfort en de snelheid van het hoofdnetwerk hebben nog niet de gewenste kwaliteit. Zeker als we vooruitkijken naar ontwikkelingen zoals de e-bike.

Daarom willen we het hoofdnetwerk verbeteren. Fietspaden van topkwaliteit en ontbrekende schakels aanleggen.

### Scheiden van fiets en auto

Traditioneel werd fietsinfrastructuur altijd aangelegd direct naast auto-infrastructuur. Wanneer auto's en fietsers elkaar tegenkomen ontstaan onveilige situaties en vertraging. Daarom kiezen wij ervoor om fietsroutes waar mogelijk te scheiden van auto-infrastructuur. In sommige straten zijn fiets- en autoverkeer niet goed met elkaar te verenigen. Wij gaan in overleg met de omgeving onderzoeken of deze straten 'fietsstraten' kunnen worden. Waar dit soort maatregelen niet mogelijk zijn, zorgen we in elk geval voor verkeerslichten die slim zijn afgesteld. Zo kosten ze niet onnodig veel tijd voor fietsers.

### Het basissetwerk

Het fijnmazige basissetwerk is verweven met de Groninger wijken en buurten. Het basissetwerk is belangrijk om vanaf huis of werk op het hoofdnetwerk te komen. Fiets en auto komen samen in het basissetwerk. Ze van elkaar scheiden, is hier niet mogelijk en vaak ook niet nodig. Wel is daarom speciale aandacht nodig voor verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit.

### Versterken van de fiets in de mobiliteitsketen

De fiets maakt onderdeel uit van de totale mobiliteitsketen. Veel mensen fietsen een deel van hun reis van of naar de stad; of ze nu gebruik maken van de auto, bus of trein. Zij parkeren hun auto vaak in de wijk of op bedrijventerreinen. We willen de mogelijkheid om verder de stad in te fietsen ook structureel aanbieden op P+R terreinen en stations. Zo willen we bereiken dat meer mensen het eerste

of laatste deel van hun reis gaan fietsen. We hopen dat hierdoor de parkeerdruk op de wijk afneemt.

### 3

#### KOMPASPROJECT: PARK & BIKE OP ALLE P+R TERREINEN EN STATIONS

Op alle Groninger P+R terreinen en stations maken we het aantrekkelijker om over te stappen van auto, trein of bus naar de fiets. We gaan fietsverbindingen verbeteren van de P+R terreinen naar de stad. En we gaan Olyfietsen aanbieden voor forensen, in combinatie met fietskluizen en hoogwaardige fietsensallingen. Ook denken we eraan om e-bikes aan te bieden.

#### Kansen grijpen bij grote bereikbaarheidsprojecten

In de stad vinden de komende jaren grote bereikbaarheidsprojecten plaats. Tijdens de werkzaamheden stimuleren we het fietsgebruik. Dit doen we samen met Groningen Bereikbaar, de bereikbaarheidsorganisatie van noordelijke overheden en de Groningerwerkgevers. Als de grote projecten klaar zijn, willen we dat mensen blijven fietsen. Vooral op het eerste en laatste deel naar hun bestemming. Dit willen we bereiken met infrastructurele aanpassingen, stallingvoorzieningen en Slimme Routes. Centraal daarbij staat het beter benutten van de bestaande infrastructuur.

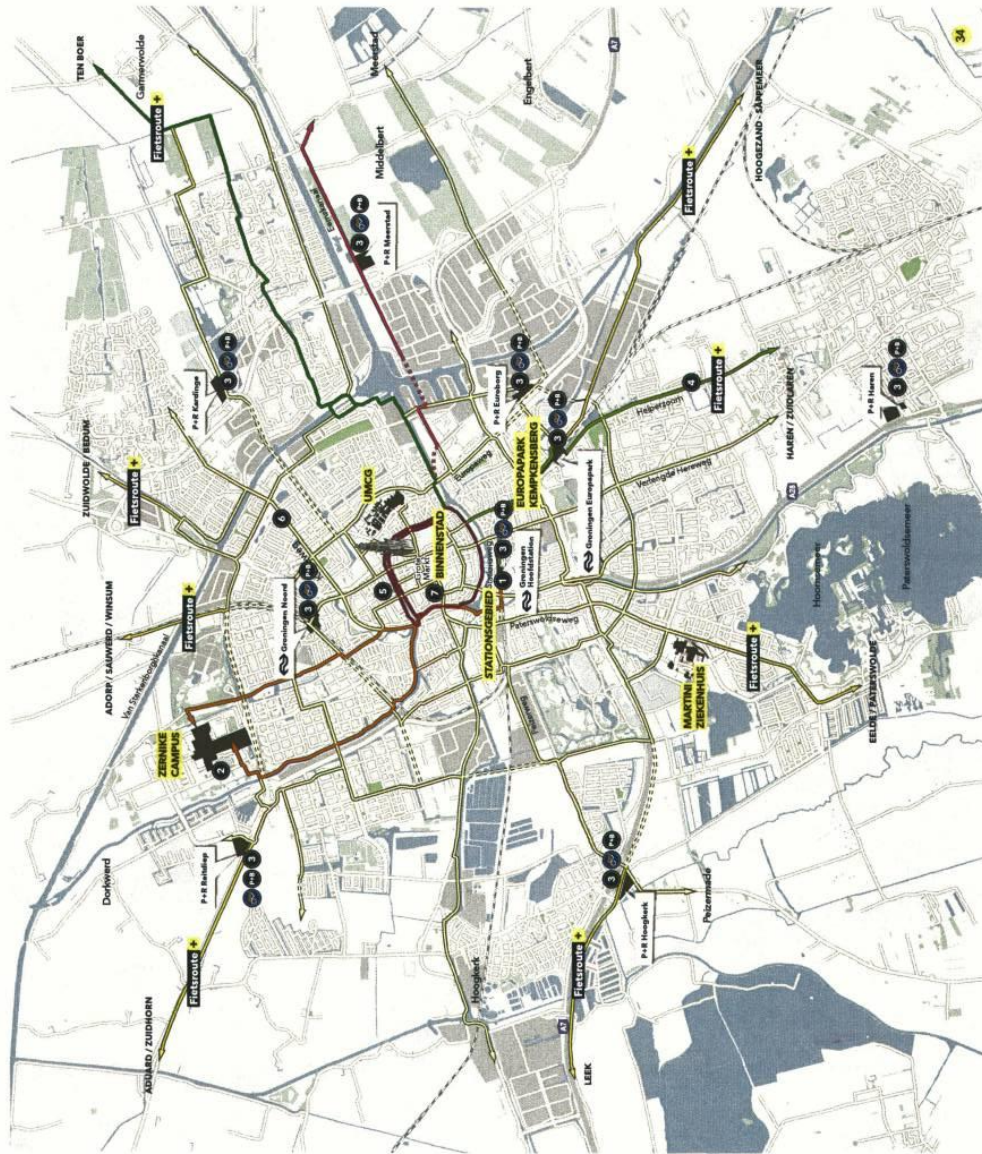
### 4

#### KOMPASPROJECT: VERSNELLING FIETSRUTE PLUS GRONINGEN-HAREN

Bij de ombouw van de Zuidelijke Ringweg wordt de nieuwe Helpertoerontsluiting aangelegd. Deze vervingt de bestaande spoorovergang bij de Esperantostraat. We willen voorkomen dat hier een extra oversteebeweging ontstaat voor fietsers in noordelijke richting. Daarom willen we hier een Fietsroute Plus aanleggen langs de drukke Helpertoer. Verder wordt de woonwijk Helpman ingericht als 30 km/uur gebied. De ombouw van de Zuidelijke Ringweg is een mooie gelegenheid om versneld te bagneren met de herinrichting van de Helpertoer en de aanleg van een Fietsroute Plus tussen Groningen en Haren.







## SLIMME ROUTES EN KOMPASPROJECTEN

### LEGENDA

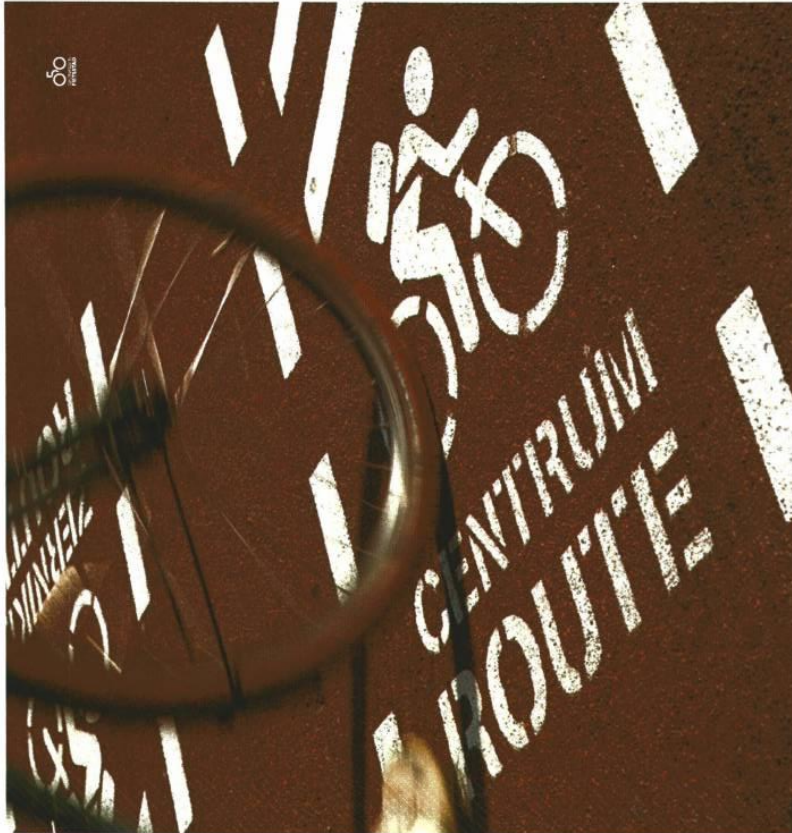
- Slimme Route Zernike
- Slimme Route Diepenring
- Slimme Route Ten Boer
- Slimme Route Haren
- Fastlane Meerstad
-  OV fiets
-  Park & Bike

- 1 Fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling**  
**Hooftstation**  
 Bij het Hooftstation wordt een fietstunnel onder het station aangelegd en wordt de stallingcapaciteit sterk uitgebreid.
- 2 Verwarmde fietspaden door geo- of riothermie**  
 We zien goede kansen om door warmte uit de bodem of het riool fietspaden duurzaam te verwarmen.
- 3 Park & Bike op alle P+R-terreinen en stations**  
 Door aanbieden van fietsvoorzieningen en goede verbindingen naar de stad stimuleren we het fietsgebruik.
- 4 Versnelling Fietstroute Plus Groningen-Haren**  
 De Fietstroute Plus krijgt een uitbreiding naar de Fietstroute Plus langs de Helpoort naar Haren te versnellen.
- 5 Fietsen op de Diepenring**  
 Als de Diepenring wordt vernieuwd willen we een aantrekkelijke fietsroute creëren als alternatief om de binnenstad heen.
- 6 Fietstraat Korreweg**  
 De Korreweg willen we hennrichen als fietstraat waar de fiets de ruimte krijgt.
- 7 Uitbreiding fietsenstallingen binnenstad**  
 We willen nieuwe fietsenstalling bij de Vierster/Hoelstraat creëren en meer tijdelijke ruimte creëren.
- 8 Fietsparkeren op orde**  
 Als er draagvlak is bij bewoners gaan we vaker autoparkerplaatsen ophelven ten gunste van fietsparkeren in de wijken.
- 9 OSO Fietstad-logo**  
 Het OSO Fietstad-logo gebruiken we als beeldmerk om Groningen Fietstad internationaal te promoten om ons imago en de stedelijke economie te versterken.
- 10 Jaar van de Fiets 2016**  
 In 2016 maken we het jaar van de Fiets. We willen de fietsenstallingen vernieuwen en problemen we een groot fietscongres binnen te halen.



# Raadsvoorstel - Fietsstrategie Groningen 2015-2025





## STRATEGIE 3 RUIMTE VOOR DE FIETS

In Groningen zien we de voordelen van de fiets. Ook weten we dat verdere groei belangrijk is voor onze stad. Dus pakken we de gevolgen van de groei aan. We verbeteren ons fietsnetwerk en maken nieuwe Slimme Routes. Daarnaast geven we de fiets letterlijk meer ruimte op verscheidene locaties.

### Betere verblijfskwaliteit in de binnenstad

We gaan voor een betere verblijfskwaliteit van de binnenstad. We stemmen de inrichting van het kennelijk gebied nog beter af op de voetganger. Fietsers zijn er te gast. Fietsers die niet in de binnenstad horeen te zijn, bieden we aantrekkelijke en slimme alternatieven. We realiseren voldoende en kwalitatieve goede stallingen in de binnenstad. En als een stalling iets verder weg ligt, zorgen we voor aantrekkelijke wandelroutes naar de winkels en andere belangrijke plekken. Op deze routes mag zo min mogelijk overlast zijn voor de wandelaars. Daarom kijken we ook naar schone en veilige winkelbevoorrading met bijvoorbeeld de cargobike. Zo willen we bereiken dat lopen echt aangenaam wordt.

### Ruimte voor de fiets op routes naar de binnenstad

Ons fietsnetwerk richting de binnenstad kan op enkele punten de drukte niet meer aan. Niet alleen heeft dit nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid maar ook voor de afwikkeling van het auto- en busverkeer. Met de groei van Groningen in het achterhoofd zijn er op meerdere plekken echt duidelijke keuzes nodig voor de fiets.

6

### KOMPASPROJECT: FIETSSTRAAT KORREWEG

De Korreweg is één van onze drukste fietsroutes. Op piekmomenten zijn de fietspaden overnol, terwijl de rijbaan voor auto's minder is. Daarom willen we de Korreweg herinrichten als fietsstraat. Dit plan moet goed aansluiten op de plannen voor het Oosterhamtracé en de vervanging van de Gerrit Krolbrug.

6

### KOMPASPROJECT: FIETSEN OP DE DIEPENING

Groot onderhoud aan de Diepening biedt de kans om ons fietsnetwerk in en rond de binnenstad te verbeteren. We willen een kwalitatief hoogwaardige fietsroute over de Diepening realiseren. In het ontwerp gaan we extra rekening houden met de bruggen en andere plekken waar drukke fietsroutes kruisen met hoogwaardig openbaar vervoer.

### TOP 5 drukste fietsroutes

1 11.600 17.200  
Slimme Route naar Zernike  
via Park Scheveld  
• 2014

2 13.100 14.800  
Korreweg

3 9.000 12.800  
Helpersroom

4 9.800 12.600  
Hereweg

5 10.200 13.100  
Damsterdiep



## STRATEGIE 4 FIETSPARKEREN OP MAAT

Groningers willen overal met de fiets kunnen komen. Goede stallingsmogelijkheden zijn daarbij onmisbaar. Onderdeel van onze fietsstrategie is meer te gaan experimenteren. Zo leren we wat wel werkt en wat niet. Belangrijk is dat we hierbij niets afdwingen; fietsers kiezen toch zelf de meest logische oplossing. We gaan voor gedragsbeïnvloeding via aantrekkelijke voorzieningen en innovatieve maatregelen. We geven fietsers de keuze en houden er rekening mee dat ze zich doordeweeks anders gedragen dan bijvoorbeeld op een drukke zaterdag. Daarom gaan we op drukke momenten alternatieve voorzieningen of routes aanbieden.



### Fietsparkeren in de binnenstad

Bij het fietsparkeren in de binnenstad maken we duidelijke keuzes die aansluiten bij de stallingsbehoeftes van bezoekers en werknemers:

- kort parkeren: flexibel oplossen in de openbare ruimte;
- middellang parkeren: vaste voorzieningen in de openbare ruimte;
- lang parkeren: kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen, inpandig of ondergronds. Belangrijk is dat kort en middellang parkeren gratis blijft.

### 7 KOMPASPROJECT: UITBREIDING FIETSENSTALLINGEN BINNENSTAD

Bij de Vismarkt/Heddingestraat willen we een kwalitatief hoogwaardige fietsenstalling aanleggen. Deze vormt een linke uitbreiding van de stallingsmogelijkheden in de binnenstad. Ook willen we meer tijdelijke fietsenstallingen creëren in leegstaande winkelpanden. Op die manier draagt de fiets bij aan de economische vitaliteit én de sociale veiligheid van de binnenstad.

### Fietsparkeren in de wijken

Vooral jongeren willen graag wonen in de oude stadswijken rond de binnenstad. Het fietsparkeren in de openbare ruimte is hier dan ook sterk toegenomen. En dat terwijl de ruimte er beperkt is. Om het parkeren voor bewoners in goede banen te leiden, maken we de volgende keuzes:

- zoveel mogelijk inpandig oplossen. Ontwikkelaars moeten dit vanaf het begin meenemen in hun planontwikkeling, zoals vastgelegd in de nieuwe Fiets Effect Analyse;
- zijn er inpandig geen mogelijkheden dan zoeken we naar een oplossing op eigen terrein;
- zijn er inpandig en op eigen terrein geen mogelijkheden dan zoeken we wijkgerichte maatwerkoplossingen in de openbare ruimte. Natuurlijk gebeurt dit in overleg met de buurtbewoners.

### 8 KOMPASPROJECT: FIETSPARKEREN OP ORDE

Voortaan willen we vaker autoparkeerplaatsen ophelven voor extra fietsparkeerruimte. Voorwaarde is dat het stallen van fietsen op eigen terrein niet lukt, de parkeerdruk van auto's dat toelaat en draagvlak is bij de bewoners. Daarnaast bekijken we of het mogelijk is om kamerverhuurders fietsenrekken te laten plaatsen voor eigen rekening.



## STRATEGIE 5 HET VERHAAL VAN GRONINGEN FIETSSTAD

In Groningen houden we van de fiets. We zijn een jonge, innovatieve, culturele stad in een aantrekkelijke omgeving. Dit maakt Groningen tot een aantrekkelijke woon- en werkomgeving. We willen dat Groningers zich hiervan nog bewuster worden zodat ze nog meer gaan fietsen. Ook willen we een inspirerend voorbeeld zijn en blijven voor andere steden. Niet alleen zodat zij van ons leren, maar ook om Groningen te promoten. Immers, een leefbare stad met goede fietsvoorzieningen trekt innovatieve kennisbedrijven. Uiteindelijk is fietsen dus economie.

**Bewustwording**  
We willen Groningen Fietsstad duidelijk en permanent promoten. Zo willen we bereiken dat de fiets nog meer gebruikt wordt voor woon-werkverkeer. En dat er nog vaker recreatief gefietst wordt om gezond te genieten van Stad en Ommeland. Maar we willen ook bereiken dat fietsers zich actiever en bewuster gaan gedragen, zodat zelflerend gedrag vanzelfsprekend wordt. We willen inspireren en uitnodigen om zelf innovatieve fietsideeën te bedenken. Fietsen is leuk en fietsen maakt trots op de eigen stad.

### 6

**KOMPASPROJECT:  
050 FIETSSTAD-LOGO**

Her 050 Fietsstad-logo heeft grote potentie voor het 'merk' Groningen Fietsstad. 050 kent iedereen als het kerngetal van Groningen. We willen dit markante logo verwerken in alle fietsverkeerslichten in de stad. En overal waar op de weg een fietsaanduiding nodig is, kiezen we voor het 050 Fietsstad-logo. Verder gaan we merchandise ontwikkelen. Ons logo moet de blikvanger worden van alle communicatie-uitingen rondom fietsen.



### 10

**KOMPASPROJECT:  
JAAR VAN DE FIETS**

In 2016 organiseren we het Jaar van de Fiets. We willen dan een groot (inter)nationaal fietscongres naar Groningen halen. Ook stellen we ons kandidaat voor Beste Fietsstad van Nederland. Bovendien gaan we populaire fietsevenementen organiseren of binnenhalen. Denk aan de Eneco Tour, Ride for the Roses of de Red Bull Mountainbike Challenge.

**Promotie**  
Het heldere fietsbeleid van Groningen geldt internationaal als voorbeeld. We willen Groningen Fietsstad verder promoten zodat landen naar onze stad komen. Jaarlijk komen nu al tiendallen delegaties vanuit de hele wereld om van onze aanpak te leren. Dit versterkt ons fietsmago en stimuleert de stedelijke economie, denk bijvoorbeeld aan hotelovernachtingen.







# AAN DE SLAG!

We gaan de komende jaren hard aan het werk om de fietsstrategie uit te voeren: We hebben onze fietsstrategie vertaald in een groot aantal concrete maatregelen. Deze zijn in het overzicht hiernaast weergegeven. In een apart uitvoeringsprogramma geven we gedetailleerd aan wat we de komende jaren gaan doen en wat het kost.

**STRATEGIE 1:  
DE FIETS EERST**

- Fietswiel Hooftstation en ondergrondse stalling
- Verwarmde fietspaden door geo- of ruidthermie
- Invoren Fiets Effect Analyse (FEA) bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen
- Sneeuw- en ijsvrije fietspaden
- Slimmere verkeerslichten
- Fietsveiligheidsvergroten
- Educatie kwetsbare doelgroepen

**STRATEGIE 2:  
EEN SAMENHANGEND  
FIETSNETWERK**

- Park & Bld op alle P+R terreinen en stations
- Fietsroute Plus Helperoom-Haren verspreiden
- Kwaliteitsverbetering en herkenbaarheid hoofdfietsnetwerk, vergroten
- Toevogingen ontbrekende schakels in het hoofdfietsnetwerk
- Scheiden auto en fiets op hoofdfietsnetwerk
- Snelle fietsverbinding Meerstad ("fastlane")
- Nieuwe Fietsroutes Plus Winsum, Ten Boer, Leek en Haren
- Fietswielweg Groningen-Assen

**STRATEGIE 3:  
RUIMTE VOOR DE FIETS**

- Diepering inrichten als alternatief voor doorgaande fietsen
- Fietsstraat Korneweg in aanloop met plannen Oosterhamminkrace en Gerrit Krofbrug
- Verbeteren verblijfskwaliteit binnenstad
- Verbeteren Slimme Route Zernike en doorrekenen naar Hooftstation
- Nieuwe Slimme Routes
- Apps voor advies over de slimste, snelste, kortste en veiligste route
- Stimuleren bevoorrading binnenstad per fiets

**STRATEGIE 4:  
FIETSPARKEREN OP  
MAAT**

- Nieuwe fietsenstalling Vermarkt/Haddegrastreet en tijdelijke stallingruimte in leegstaande winkelpanden
- Opheffen autoparkeren voor meer fietsplekken in de wijken
- Kwaliteitsslag fietsenstallingen binnenstad (voegbaarheid, uitstaling en toegankelijkheid)
- Experimenten fietsparkeren op straat
- Uitbreiding en kwaliteitsverbetering stallingcapaciteit bij P+R terreinen en stations

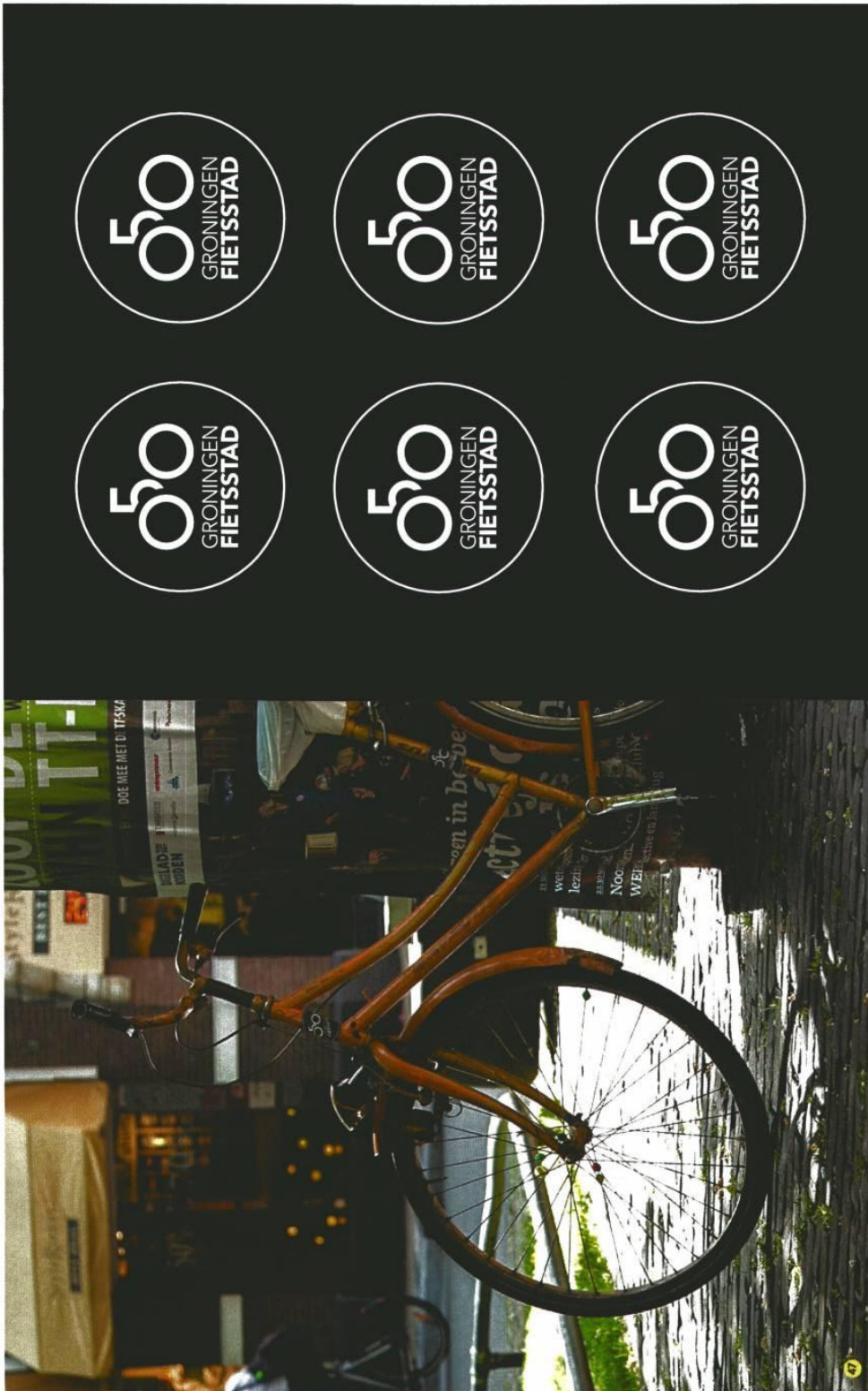
**STRATEGIE 5:  
HET VERHAAL VAN  
GRONINGEN FIETSTAD**

- OSD Fietsstad logo toepassen op verkeerslichten, wegmarkeringen, enz.
- Jaar van de Fiets 2016
- Kandidaatstufing beste Fietsstad van Nederland 2016
- Organiseer groot (inter)nationaal fietscongres
- Fietsconferenties binnenstad
- Uitdragen Groningen Fietsstad op congressen en symposia
- Jaarlijkse enquête, monitor en communicatiekalender fiets

45

46

Raadsvoorstel - Fietsstrategie Groningen 2015-2025



## Raadsvoorstel - Fietsstrategie Groningen 2015-2025

### **COLOFON**

#### **UITGAVE**

Gemeente Groningen, mei 2015

#### **MET SPECIALE DANK AAN**

Artgineering

#### **ONTWERP**

Initio



BASIS VOOR BELEID



## Stadters over fietsen in Groningen

Een Stadspanelonderzoek

## Raadsvoorstel - Fietsstrategie Groningen 2015-2025

Onderzoek en Statistiek Groningen heeft als kernactiviteiten instrumentontwikkeling voor en uitvoering van beleidsgericht onderzoek, het toegankelijk maken van grote hoeveelheden data uit verschillende bronnen, gegevensanalyse, projectevaluatie en dienstverlening bij overheidsmarketing.

## **Stadgers over fietsen in Groningen**

Een Stadspanelonderzoek

Laura de Jong

Marjolijn Kolstein

Onderzoek en Statistiek Groningen, maart 2015  
<http://www.os-groningen.nl/>

## Raadsvoorstel - Fietsstrategie Groningen 2015-2025

Stadlers over fietsen in Groningen

4

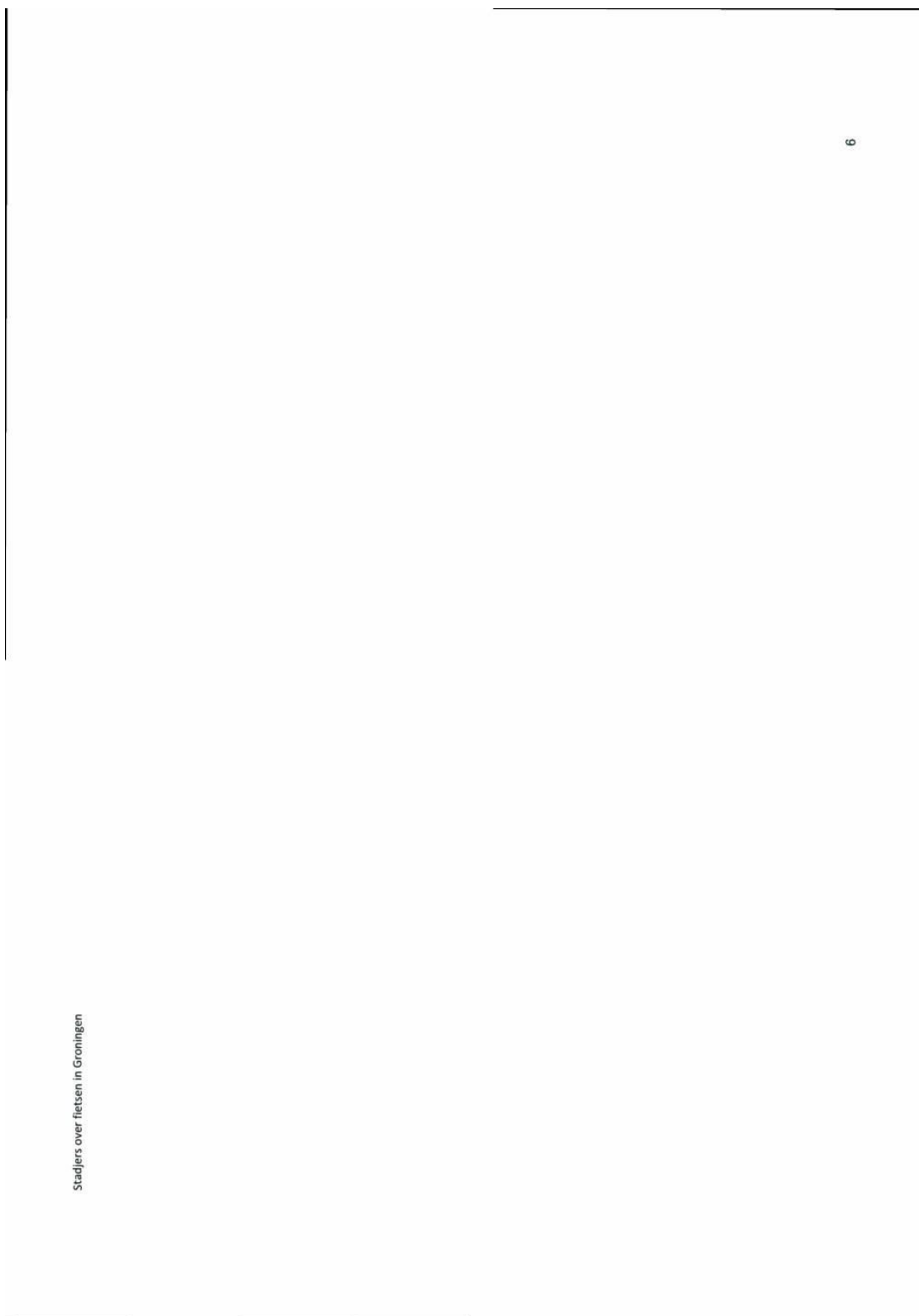


**Inhoud**

<b>1. Inleiding</b>	7
<b>2. Resultaten</b>	9
2.1 Achtergrond	9
2.2 Fietsgedrag	10
2.3 Mening fietsen in Groningen	12

5

## Raadsvoorstel - Fietsstrategie Groningen 2015-2025



Stadlers over fietsen in Groningen

6

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding van het onderzoek

Nergens ter wereld fietsen zoveel mensen als in Groningen. De fiets is snel, duurzaam, betrouwbaar en typisch Gronings. Groningen dient daarmee als voorbeeld voor vele steden wereldwijd, die streven naar een gezondere en beter leefbare stad. Maar Groningen wordt steeds drukker en dat is ook te merken op de fietspaden. Daar zijn steeds meer fietsers en ook steeds meer verschillende soorten fietsen. Om de stad ook in de toekomst duurzaam bereikbaar te houden is aandacht voor de fiets hard nodig.

Dit voorjaar komt het college met een nieuwe fietsstrategie. Daarbij wordt ingezet op innovaties, experimenten en slimme en gezonde oplossingen. Voor de nieuwe fietsstrategie wil het college graag weten welke thema's de Stadlers belangrijk vinden. Onder andere dit onderzoek is input voor de nieuwe fietsstrategie.

### 1.2 Doel van het onderzoek

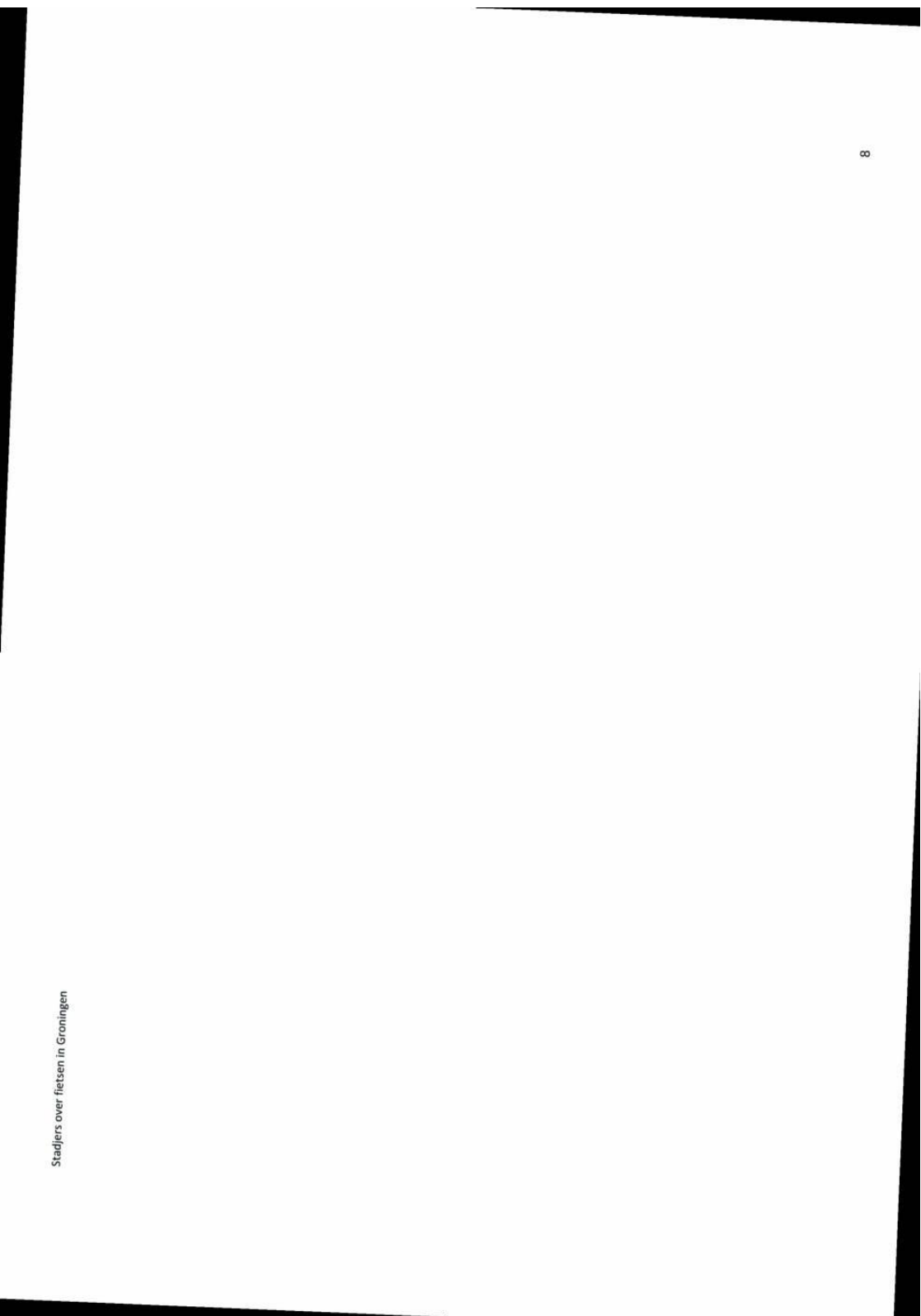
Hoe tevreden zijn de Stadlers over onze fietspaden, fietsenstallingen en de verkeersveiligheid? Wat gaat goed? En wat en waar kan het beter? De gemeente Groningen heeft aan Onderzoek en Statistiek Groningen gevraagd om een onderzoek uit te voeren om onder andere antwoord te krijgen op bovenstaande vragen over fietsen in Groningen.

### 1.3 Opzet van het onderzoek

De enquête is voorgelegd aan het Stadspanel. Het Stadspanel bestaat uit een grote groep Stadlers die hun mailadres hebben gegeven om mee te werken aan internetonderzoek van Onderzoek en Statistiek Groningen. Momenteel telt het Stadspanel ongeveer 12.000 leden.

We hebben alle leden van het Stadspanel uitgenodigd om de enquête in te vullen. Via onder andere een persbericht en Twitter zijn inwoners van de gemeente Groningen uitgenodigd om lid te worden van het Stadspanel om op deze manier de enquête in te vullen. Ook konden mensen die niet in Groningen wonen of geen lid zijn van het Stadspanel, maar wel in Groningen fietsen de enquête invullen. Op deze manier hebben we zoveel mogelijk fietsers de mogelijkheid geboden de enquête in te vullen.





Stadlers over fietsen in Groningen





## 2. Resultaten

### 2.1 Achtergrond

In totaal zijn 3.953 leden van het Stadspanel aan de enquête begonnen, hiervan hebben 3.809 personen de enquête volledig ingevuld. De extra enquête voor fietsers die niet in Groningen wonen of niet lid willen worden van het Stadspanel is door 80 personen ingevuld, waarvan 63 personen de enquête volledig hebben ingevuld. Deze resultaten zijn in de rest van deze rapportage samengevoegd met de resultaten van het Stadspanel. Niet iedere vraag is door elke respondent ingevuld. Vandaar dat het aantal respondenten per vraag kan verschillen.

Evenveel mannen als vrouwen hebben de enquête ingevuld. De meeste respondenten zijn tussen de 35 en de 64 jaar (zie tabel 2.1). Jongeren zijn in deze enquête dus iets ondervertegenwoordigd.

We hebben respondenten naar het aantal fietsen en naar het aantal personen per huishouden gevraagd. De antwoorden op deze vragen zijn te zien in tabel 2.2. Met deze gegevens kunnen we het gemiddeld aantal fietsen per huishouden en per persoon uitrekenen. Het aantal huishoudens is 3.768 (de respons op deze vraag) waarvan ongeveer de helft van de huishoudens uit twee personen bestaat (42 procent). Ook is te zien dat de helft van de huishoudens 2 of 3 fietsen heeft. Als we het totaal aantal personen in de huishoudens van de respondenten berekenen en het totaal aantal fietsen, kunnen we erachter komen hoeveel fietsen de respondenten per persoon en huishouden hebben. Het aantal fietsen per persoon is 1,4. Het aantal fietsen per huishouden is 3,1. Gemiddeld hebben de respondenten dus minstens één fiets in hun bezit.

Tabel 2.1 Leeftijd respondenten

Leeftijd	Percentage
17 jaar of jonger	0%
18 - 22 jaar	3%
23 - 27 jaar	8%
28 - 34 jaar	12%
35 - 49 jaar	28%
50 - 64 jaar	33%
65 jaar of ouder	18%
Totaal (aantal)	3.768

Tabel 2.2 Aantal personen en fietsen in huishoudens

Aantal	Personen	Fietsen
Geen (fiets)	n.v.t.	2%
1	31%	15%
2	42%	30%
3	12%	20%
4	12%	17%
5	3%	8%
6	1%	6%
7	<1%	3%
8	<1%	1%
Meer dan 8	<1%	1%
Totaal (aantal)	3.768	3.781

Stadlers over fietsen in Groningen

In deze rapportage zullen we een aantal resultaten afzetten tegen de leeftijd van de respondenten. We hebben hiervoor een driedeling gemaakt: respondenten van 34 jaar of jonger (859), respondenten tussen de 35 en de 64 jaar (2.198) en respondenten van 65 jaar en ouder (600).

Daarnaast onderscheiden we respondenten die dagelijks fietsen. Deze respondenten hebben aangegeven iedere of bijna iedere dag naar één van de genoemde bestemmingen te fietsen (zie figuur 2.1). Het gaat om 1.686 personen, dit is 45 procent van de respondenten.

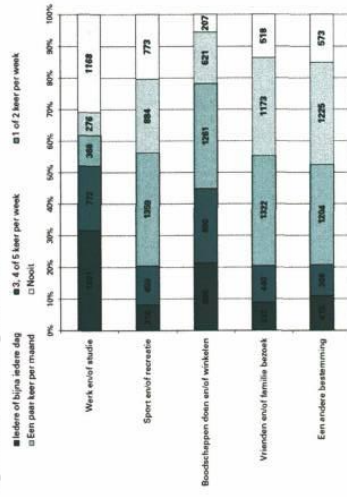
## 2.2 Fietsgedrag

Voordat we de respondenten om hun mening hebben gevraagd hebben we ze gevraagd of zij weleens in de stad Groningen fietsen. Bijna alle respondenten (95 procent) fietsen weleens in Groningen. Hoe vaak en met welke bestemming men fietst, is tevens te zien in figuur 2.1.

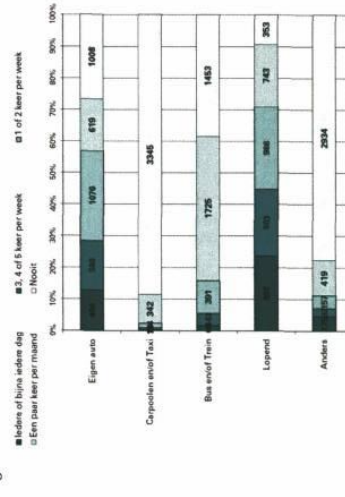
De fiets wordt het meest gebruikt om boodschappen te doen of te winkelen; bijna 80 procent geeft aan de fiets hiervoor minstens één keer per week te gebruiken. Ongeveer 60 procent fietst minstens één keer per week naar werk of studie, een derde fietst zelfs (bijna) iedere dag naar met deze bestemming. Toch fietst ook een derde van de respondenten nooit naar werk of studie. Fietsen naar sport, om op bezoek te gaan of met een andere bestemming wordt door ongeveer de helft van de respondenten minstens één keer per week gedaan.

In figuur 2.2 is te zien welk alternatief vervoer de respondenten gebruiken voor de fiets. De meeste respondenten gaan lopen; ongeveer 70 procent loopt minstens één keer per week. Daarnaast wordt de eigen auto of het openbaar vervoer genoemd als mogelijk alternatief vervoer. Ander vervoer, carpoolen of een taxi worden weinig gebruikt door de respondenten.

Figuur 2.1 Bestemming / doel fietsen



Figuur 2.2 Alternatief vervoer





We hebben de respondenten gevraagd wat voor soort fiets zij het meest gebruiken. Hierbij hebben we een aantal opties voorgelegd die we in 5 categorieën hebben ondergebracht (te zien in tabel 2.3).

Tabel 2.3 Soort fiets

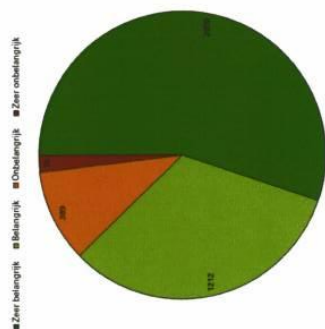
Soort fiets	Percentage
Traditionele fiets	72%
Goedkope tweedehands fiets	12%
E-bike	9%
Sportfiets (racefiets of mountain bike)	5%
Speciale fiets (bakfiets, ligfiets of vouwfiets)	1%
Totaal (aantal)	3.748

Het overgrote merendeel van de respondenten fietst op een traditionele fiets, iets meer dan 10 procent gebruikt een goedkope tweedehands fiets, iets minder, maar nog steeds een aardig aantal respondenten, fietst op een elektrische fiets. De overige respondenten maken gebruik van een sportfiets of een speciaal soort fiets, zoals een bakfiets of ligfiets.

Van alle respondenten vindt 88 procent de fiets (zeer) belangrijk (zie figuur 2.3). Meer dan de helft van de respondenten (55 procent) geeft zelfs aan de fiets zeer belangrijk te vinden. Van de respondenten die dagelijks fietsen vindt 98 procent de fiets (zeer) belangrijk. Bijna 80 procent van de dagelijkse fietsers geeft zelfs aan de fiets zeer belangrijk te vinden. Samengevat is de fiets voor alle respondenten een belangrijk of zeer belangrijk vervoersmiddel.

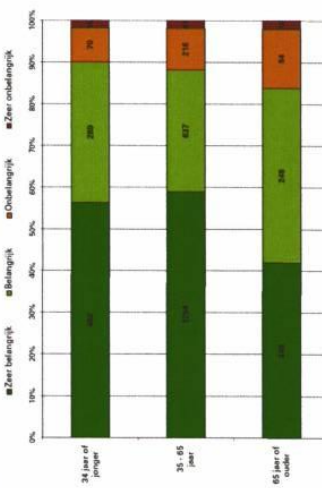
In figuur 2.4 is het belang dat respondenten aan de fiets hechten te zien. De respondenten zijn hiervoor onderverdeeld in drie leeftijdsgroepen. Zoals gezegd vinden bijna 90 procent van de respondenten de fiets belangrijk of zelfs zeer belangrijk. Jongeren vinden hun fiets iets belangrijker dan oudere respondenten; respectievelijk 90 procent tegenover 84 procent.

Figuur 2.3 Belang van fiets (totale respons)



Op deze vraag heeft 1 procent het antwoord "weet niet" gegeven

Figuur 2.4 Belang van fiets, verdeeld over leeftijdsgroepen



Stadliefers over fietsen in Groningen

Waarom gebruiken mensen de fiets? De antwoorden op deze vraag zijn te zien in tabel 2.4. De meest genoemde reden is dat fietsen ideaal is voor korte afstanden (85 procent), goed is voor de gezondheid (84 procent) en dat fietsen goedkoop is (71 procent). We hebben de respondenten de mogelijkheid gegeven zelf andere redenen te noemen in een open veld. Andere redenen die genoemd worden: fietsen is praktisch, de fiets is het enige beschikbare vervoersmiddel, de fiets is een onafhankelijk vervoersmiddel en als je met de fiets gaat kun je alcohol drinken.

### 2.3 Mening fietsen in Groningen

Nadat we hebben gevraagd naar fietsgedrag hebben we gevraagd hoe de respondenten tegen het fietsen in Groningen aankijken. Als eerste hebben we ze gevraagd hoe tevreden zij zijn met diverse aspecten van de stallingen in de stad (zie tabel 2.5 en figuur 2.5).

Het aantal stallingen en de vindbaarheid van de bewaakte fietsenstallingen krijgen met een gemiddeld cijfer van 5,6 en 5,5 een krappe voldoende. De locatie van de stallingen en de kwaliteit van de openbare stallingen worden gewaardeerd met een 6,0 en 5,9. De kwaliteit van de bewaakte fietsenstallingen krijgt gemiddeld genomen een krappe 7. Dagelijkse fietsers waarderen een aantal aspecten iets hoger. Jongeren (onder de 35 jaar) geven gemiddeld hogere cijfers dan middelbare en oudere respondenten op de tevredenheid over de stallingen.

Tabel 2.5 Tevredenheid stallingen

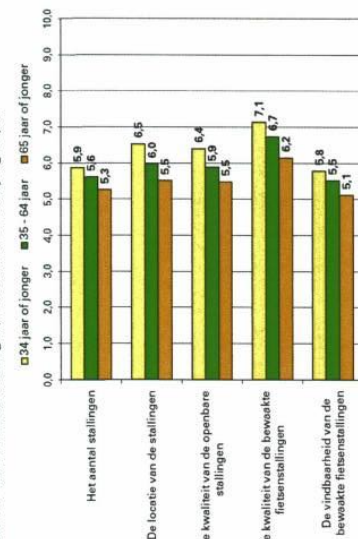
Stelling	Gemiddeld cijfer
Het aantal stallingen	5,6
De locatie van de stallingen	6,0
De kwaliteit van de openbare stallingen	5,9
De kwaliteit van de bewaakte fietsenstallingen	6,7
De vindbaarheid van de bewaakte fietsenstallingen	5,5

Tabel 2.4 Reden gebruik fiets

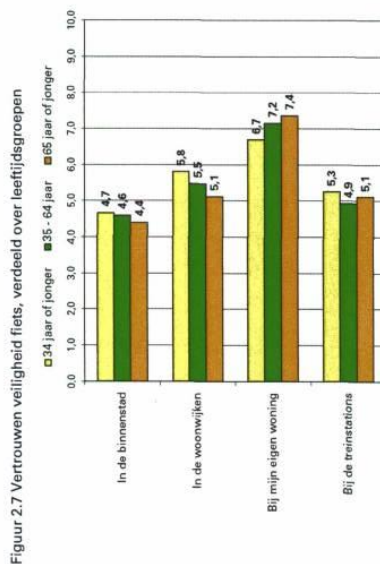
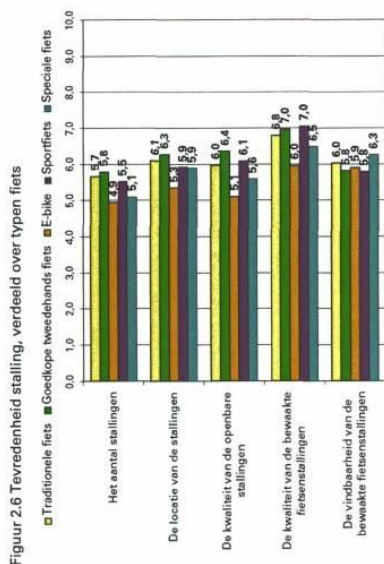
Reden	Percentage
Fietsen is ideaal voor korte afstanden	85%
Fietsen is goed voor mijn gezondheid of conditie	84%
Fietsen is goedkoop	71%
Fietsen is goed voor het milieu	59%
Fietsen is leuk	54%
Fietsen is betrouwbaar	36%
Fietsen is sneller	4%
Fietsen is makkelijker in de stad	2%
Ik heb geen auto of rijbewijs	2%
Anders	4%
Weet niet	<1%
Totaal (aantal)	3.764

Bij deze vraag waren meerdere antwoorden mogelijk. De aantallen tellen daarom niet op tot 100 procent.

Figuur 2.5 Tevredenheid stallingen, verdeeld over leeftijdsgroepen







De tevredenheid met de stallingen is afhankelijk van de fiets die men gebruikt. In figuur 2.6 is te zien hoe respondenten met een bepaald type fiets de stallingen waarderen. Respondenten met een traditionele fiets, goedkope tweedehands fiets en sportfiets zijn over het algemeen meer tevreden dan respondenten met een e-bike of een speciale fiets. Met name respondenten met een e-bike geven gemiddeld lagere cijfers; zij waarderen het aantal, de locatie en de kwaliteit van de openbare stallingen met een onvoldoende.

Na de tevredenheid met de stallingen, hebben we de respondenten gevraagd hoeveel vertrouwen zij hebben in de veiligheid van hun fiets op verschillende plekken in de stad. De gemiddelde rapportcijfers die zij hiervoor geven zijn te zien in tabel 2.6 en figuur 2.7.

Het minst vertrouwen hebben de respondenten wanneer zij hun fiets in de binnenstad parkeren, het meeste vertrouwen wanneer zij dit bij hun eigen woning doen. Dagelijkse fietsers hebben iets meer vertrouwen in de veiligheid van de fiets. Jongeren hebben iets meer vertrouwen in de veiligheid van hun fiets wanneer zij de fiets in de binnenstad, in de woonwijken of bij de treinstations parkeren. Daarnaast hebben jongeren veel minder vertrouwen in de veiligheid van de fiets wanneer zij deze bij hun eigen woning stallen dan ouderen.

Tabel 2.6 Vertrouwen veiligheids fiets

Stelling	Gemiddeld cijfer
In de binnenstad	4,6
In de woonwijken	5,5
Bij mijn eigen woning	7,1
Bij de treinstations	5,0

# Raadsvoorstel - Fietsstrategie Groningen 2015-2025

Stadrijers over fietsen in Groningen

Bij ongeveer een derde (35 procent) van de respondenten is de fiets in de afgelopen 5 jaar weleens gestolen (zie tabel 2.7). Hierbij geeft 14 procent zelfs aan dat er meerdere fietsen zijn gestolen in de afgelopen 5 jaar. Iets minder dan de helft (43 procent) van de respondenten die dagelijks fietsen geeft aan dat zijn of haar fiets is gestolen in de afgelopen 5 jaar.

Van de helft (51 procent) van de jongeren is in de afgelopen 5 jaar weleens een fiets gestolen, van iets meer dan een kwart (28 procent) zelfs meerdere keren. De fietsen van respondenten van middelbare leeftijd (tussen de 35 en de 64 jaar) en ouderen (65 jaar of ouder) zijn iets minder vaak gestolen, respectievelijk 33 en 20 procent. Toch hebben we eerder gezien dat ouderen minder vertrouwen hebben in de veiligheid van de fiets, dit terwijl hun fiets minder vaak gestolen is in de afgelopen 5 jaar.

Vervolgens hebben we de respondenten een aantal stellingen voorgelegd over fietsen in Groningen. De stellingen bevatten twee onderwerpen: de fietspaden en de veiligheid. In figuur 2.8 is te zien in hoeverre respondenten het eens zijn met deze stellingen.

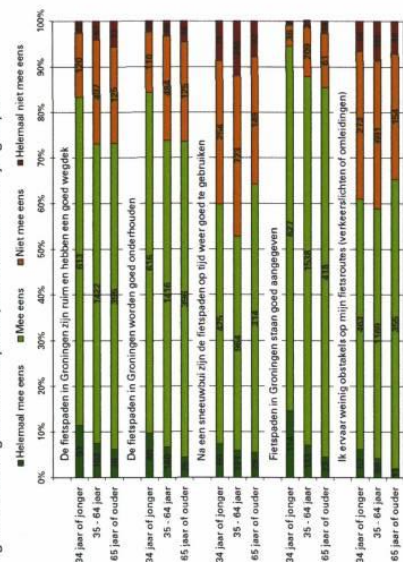
Bijna alle respondenten vinden dat de fietspaden goed staan aangegeven in Groningen (zie figuur 2.8). Ook vindt zo'n driekwart van de respondenten dat de fietspaden ruim en goed onderhouden zijn. Iets meer dan de helft van de respondenten vindt dat de fietspaden na een sneeuwbuï op tijd weer goed te gebruiken zijn. Ongeveer 60 procent van alle respondenten is het eens met de stelling dat er weinig obstakels zijn op de fietsroute; 40 procent is het hiermee oneens enervaart dus wel degelijk obstakels. Jongeren zijn het iets meer met de stellingen over de fietspaden eens dan mensen van middelbare leeftijd en ouderen.

Dagelijkse fietsers zijn iets minder tevreden over het wegdek en ervaren iets meer obstakels op hun fietsroute, maar de verschillen zijn zeer gering.

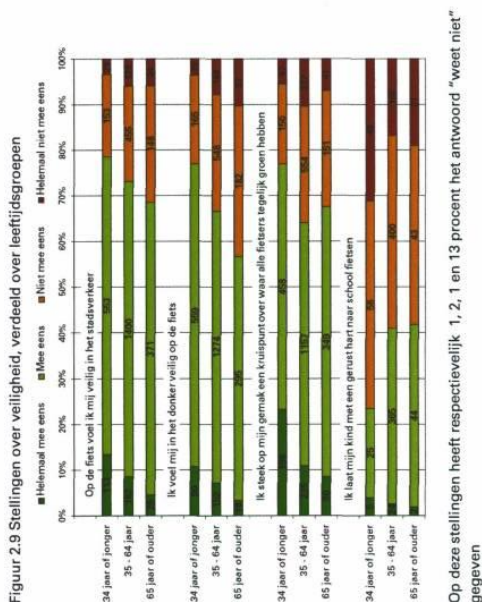
Tabel 2.7 Is uw fiets (in Groningen) in de afgelopen 5 jaar weleens gestolen?

Antwoord	Percentage
Ja, één keer	21%
Ja, meerdere keren	14%
Nee	65%
Totaal (aantal)	3.720

Figuur 2.8 Stellingen over fietspaden, verdeeld over leeftijdsgroepen



Op deze stellingen heeft respectievelijk 1, 3, 6, 10 en 2 procent het antwoord "weet niet" gegeven



Op deze stellingen heeft respectievelijk 1, 2, 1 en 13 procent het antwoord "weet niet" gegeven

Rond de 70 procent van de respondenten voelt zich veilig in het stadsverkeer en tevens het donker. In totaal 65 tot 75 procent steekt op zijn of haar gemak een kruispunt over waar alle fietsers tegelijk groen hebben (zie figuur 2.9). Jongere respondenten zijn het minder eens met de stelling dat zij hun kind met een gerust hart naar school laten fietsen; ongeveer een kwart is het hiermee eens. Bij respondenten van 35 jaar of ouder is iets meer dan 40 procent het hiermee eens. Ook met deze stellingen zijn jongeren het meer eens dan respondenten van middelbare leeftijd en ouderen.

De mening van respondenten die dagelijks fietsen verschilt niet veel van de niet-dagelijkse fietsers. Dagelijkse fietsers voelen zich iets veiliger in het donker en in het stadsverkeer. Ze laten hun kinderen iets vaker met een gerust hart fietsen.

Hoe tevreden de respondenten over het algemeen zijn over fietsen in Groningen is te zien in tabel 2.8 en figuur 2.10. Het gemiddeld cijfer de respondenten geven voor de tevredenheid over fietsen in Groningen is een 6,9. De meeste respondenten geven echter een 7 of een 8 (59 procent). Respondenten onder de leeftijd van 35 jaar waarden de tevredenheid met een 7,3. Oudere respondenten zijn minder dan gemiddeld tevreden (6,5). Respondenten die dagelijks fietsen beoordelen de tevredenheid met een gemiddelde van 7,1. Dit cijfer ligt iets hoger dan het gemiddelde cijfer (6,9) van alle respondenten bij elkaar.

Tabel 2.8 Tevredenheid fietsen in Groningen, verdeeld over leeftijdsgroepen

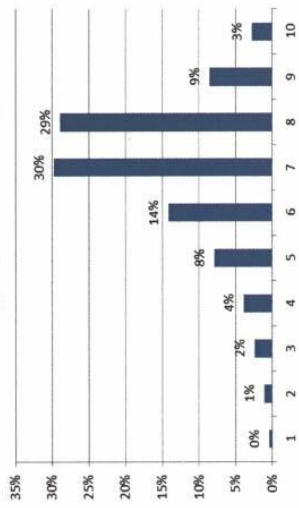
Leeftijd	Gemiddeld cijfer
34 jaar of jonger	7,3
35 – 64 jaar	6,9
65 jaar of ouder	6,5
Totaal	6,9



# Raadsvoorstel - Fietsstrategie Groningen 2015-2025

Stadlers over fietsen in Groningen

Figuur 2.10 Tevredenheid (rapportcijfer) fietsen in Groningen



Vervolgens hebben we in open vragen aan de respondenten gevraagd om drie positieve en drie negatieve punten te noemen over fietsen in Groningen. Een compleet overzicht van alle opmerkingen is aanwezig bij de opdrachtgever. Tabel 2.9 en tabel 2.10 geven een indicatie van de onderwerpen die zijn genoemd.

In totaal 2841 respondenten hebben één of meerdere positieve punten over fietsen in Groningen genoemd. Het meeste genoemd is dat de respondenten positief zijn over de fietspaden en over de beschikbare ruimte voor fietsers. Ook vinden de respondenten het positief dat Groningen goed bereikbaar is per fiets. Daarnaast wordt genoemd dat je met de fiets snel op plaats van bestemming kan komen.

In totaal 2653 respondenten hebben één of meerdere negatieve punten over fietsen in Groningen genoemd. Vaak genoemd zijn de negatieve ervaringen met het stallen van de fiets. Ook geven respondenten aan dat ze fietsen in Groningen als hectisch, krap en druk ervaren. Tot slot vinden een aantal respondenten fietsen in Groningen gevaarlijk en onveilig. Vooral de combinatie met andere weggebruikers zoals: bussen, voetgangers en bussen worden genoemd.

Tabel 2.9 Positieve punten over fietsen in Groningen

Onderwerp genoemd 'positieve punten'	Percentage
Fietspaden, ruimte die er is voor de fietsers	47%
Alles is goed bereikbaar, met de fiets kan je overal komen, er zijn goede routes	42%
De fiets is een snel vervoersmiddel, je kunt snel op je plaats van bestemming komen	35%
Parkeren en het stallen van je fiets is goed geregeld	18%
Fietsen in Groningen is makkelijk	14%
Verkeerslichten en stoplichten voor fietsers	12%
Groningen is veilig voor fietsers	10%
Goed voor het milieu	9%
Fietsen is praktisch, gemakkelijk en leuk	8%
Fietsen is goedloopp	5%
Het onderhouden is goed	5%
Groningen is een fietstad!	1%
Voor de fietser is Groningen schoon	1%

Tabel 2.10 Negatieve punten over fietsen in Groningen

Onderwerp genoemd 'negatieve punten'	Aantal
De plek en de mogelijkheden tot stalling van fietsen	29%
Fietsen in Groningen is hectisch, krap en druk	16%
Fietsen in Groningen is gevaarlijk o.a. door andere verkeersdeelnemers	13%
Fietsen in Groningen is niet veilig o.a. door voetgangers	12%
Combinatie van fietsers en busverkeer	11%
Wachten, bv. voor stoplichten of drukke punten	11%
Diefstal van fietsen	10%
Fietspaden zijn smal en krap	9%
Onderhoud	5%
Gedrag van andere weggebruikers	4%
Bellen en bezig zijn met mobiele telefoons door weggebruikers	3%
Sterdig door de aanwezigheid van vele (wees)fietsen	1%

Bij deze vragen waren meerdere antwoorden mogelijk. De aantallen tellen daarom niet op tot 100 procent.



Tabel 2.11 Wanneer vaker fietsen (voor fietsers, niet-fietsers en alle respondenten)

Leerrijd	Fietsers	Niet-fietsers	Totaal
Fietsen sneller zou zijn door meer voorrang of minder wachttijden	46%	4%	45%
De kans op fietsdiefstal verminderd is	44%	28%	44%
Het verkeer in de stad veiliger is om te fietsen	39%	21%	38%
Er meer of betere stallingsmogelijkheden zijn	35%	9%	34%
De drukte op de fietspaden verminderd is	31%	21%	30%
De kwaliteit van de fietspaden hoger is	26%	15%	26%
Het veiliger is in de omgeving waar ik fiets	19%	13%	19%
Ik meer gestimuleerd zou worden door mijn werkgever	12%	1%	11%
Ik fietslessen zou krijgen of volgen	<1%	1%	<1%
Anders	7%	49%	8%
Weet niet	<1%	1%	<1%
Totaal (aantal)	3.545	178	3.738

Bij deze vraag waren meerdere antwoorden mogelijk. De aantallen tellen daarom niet op tot 100 procent.

Vervolgens hebben we alle respondenten (zowel aan fietsers als aan mensen die aangeven niet te fietsen) gevraagd wat er zou moeten veranderen zodat ze vaker zouden gaan fietsen. De antwoorden op deze vraag zijn te zien in tabel 2.11.

Iets meer dan de helft van de respondenten die fietsen, geeft aan niet vaker te zullen gaan fietsen omdat zij al zoveel als mogelijk fietsen. Van de overige respondenten geeft ongeveer de helft aan vaker de fiets te pakken wanneer het fietsen sneller zou zijn of als de kans op diefstal verminderd zou zijn. Andere veel genoemde situaties waarin men meer zou gaan fietsen zijn: als het verkeer in de stad veiliger is (39 procent), als er meer mogelijkheden zijn om je fiets te stallen (35 procent) of als de drukte op de fietspaden verminderd is (genoemd door 31 procent).

Van de respondenten die niet fietsen geeft 56 procent aan dit ook niet te zullen gaan doen in de toekomst. De overige respondenten, die niet fietsen, noemen andere opties of maatregelen waardoor ze meer zouden gaan fietsen. We hebben de respondenten bij deze vraag de mogelijkheid gegeven zelf met extra redenen te komen (optie "anders"). De meeste genoemde andere reden heeft te maken met de gezondheid van de respondent. Daarnaast zijn er ook veel respondenten die aangeven vaker te gaan fietsen als het weer beter zou zijn, het veiliger zou zijn om te fietsen of het werk op fietsafstand zou zijn.





BASIS VOOR BELEID



9712 HW Groningen

Postadres

Postbus 30026

9700 RM Groningen

T (050)3675630

E [info@os.groningen.nl](mailto:info@os.groningen.nl)

I [www.os-groningen.nl](http://www.os-groningen.nl)

@basisvoortbeleid



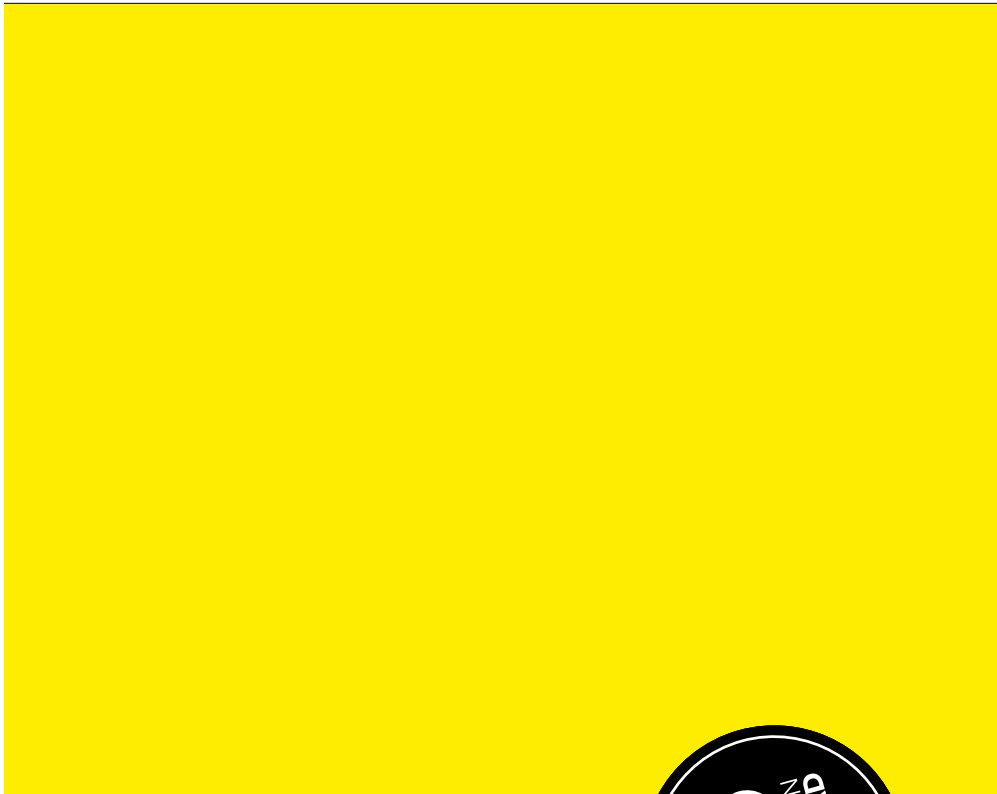




Bijlage - Fietsstrategie Groningen 2015-2025 (beter leesbaar)



Fietsstrategie Groningen  
**2015 - 2025**





VOORWOORD

5

# “ FIETSEN ZIT BIJ ONS GRONINGERS IN HET DNA ”

In de jaren zeventig maakten de toenmalige bestuurders van Groningen de rigoureuze keuze om in de binnenstad meer ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers. Het roemruchte verkeerscirculatieplan van Groningen zag het levenslicht, het asfalt dat in meerdere rijstroken rondom het stadhuis lag werd weggebroken en de meeste auto's verdwenen naar buiten de Dlepenring.

Bijna veertig jaar verder zijn we nog altijd blij met de drastische maatregelen die toen zijn genomen. Maar we realiseren ons ook dat het tijd wordt om, met name voor fietsers, opnieuw keuzes te maken, die misschien verder gaan dan wat we tot nu toe gewend waren. Groningen is een echte fietsstad. De fiets is voor jong en oud het meest gebruikte vervoermiddel in de stad. Fietsen zit bij ons Groningers in het DNA. Daar zijn we trots op en dat willen we zo houden.

Maar terwijl het wel steeds drukker wordt en het aantal fietsers nog altijd toeneemt, wordt de beschikbare ruimte niet groter. Toch willen we juist de fiets letterlijk en figuurlijk meer ruimte geven. Zo zullen we bij ruimtelijke ontwikkelingen voortaan ook kijken naar de effecten voor de fiets. Samen met en voor de stad kiezen we voor de fiets in deze Fietsstrategie Groningen 2015-2025!

**Paul de Roek,**  
Wethouder Gemeente Groningen

6

**Pauls fiets:**

Merk: Van Moof  
Bouwjaar: 2009  
Wielmaat: 26 inch



# INHOUD



// PAGINA 10  
**GRONINGEN FIETSSTAD**

// PAGINA 16  
**UITDAGINGEN VOOR DE STAD**

// PAGINA 26  
**ONZE FIETSSTRATEGIE**

// PAGINA 45  
**AAN DE SLAG!**



# GRONINGEN FIETSSTAD

## GRONINGEN, FIETSSTAD MET TRADITIE

Nergens ter wereld wordt zoveel gefietst als in Groningen. Maar liefst 60 % van alle vervoersbewegingen in de stad is met de fiets. Al decennia speelt de fiets een hoofdrol in het leven van de mensen in de stad. Onze fietsomstandigheden zijn dan ook ideaal. De stad is compact, met korte fietsafstanden zonder hoogteverschillen. Het klimaat is gunstig en de lucht schoon. Bovendien is Groningen veilig. Verder is het ruimtelijk beleid al jaren gericht op effectief ruimtegebruik. Groningen wil een compacte stad zijn en blijven met voorzieningen in het centrum en met korte woon-werkafstanden. >>



Grote Markt, Groningen  
Gedien naar het noorden.

9

Foto collectie RHC Groninger-Archivum (783-104)

10



>> Ons fietsbeleid is een pilier onder een economisch vitale, bereikbare en gezonde stad. De fiets is in Groningen vrijwel altijd het snelste vervoermiddel van A naar B. Fietsen bespaart hier tijd en is nog gezond ook. Verder is fietsen in Groningen geen doel op zich of een hype, zoals in sommige andere steden. De fiets is eenvoudigweg het handigste vervoermiddel.

Toch nam vanaf de jaren '50 ook in Groningen het autogebruik toe. De Grote Markt was letterlijk het autocooppunt van Stad en Ommeland. Grote ingrepen stonden op stapel om de auto alle ruimte te bieden. De eeuwenoude, logisch gegroeide wegenstructuur dreigde verloren te gaan door grote verkeersdordraken, vooral in de binnenstad. Maar net op tijd kwam het besef bij politici en beleidsmakers dat hier een verkeerde keuze dreigde.

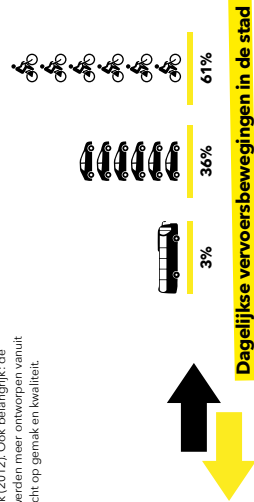
Vanaf dat moment, begin jaren '70, kwam er een ommekeer. De belangrijkste beslissing was de invoering van het Verkeerscirculatieplan in 1977. Daarin kregen fietsers en voetgangers de ruimte in de binnenstad. Doorgaand autoverkeer werd voortaan via de Diepenning geleid. Tegelijkertijd bleef bestemmingsverkeer mogelijk.

Dit concept is daarna steeds verder uitgebouwd. Fietsbruggen, fietstunnels en nieuwe fietspaden verbeterden bestaande situaties en maakten het fietsnetwerk compleet. In de binnenstad kwamen betere en bowaakte fietsenstallingen, net als bij het Hoofdstation (Stadsfilken, 2007) en het Station Europapark (2012). Ook belangrijk: de fietsenstallingen werden meer ontworpen vanuit de gebruiker, gericht op gemak en kwaliteit.

Steeds vaker gingen we ook experimenteren, denk aan verkeerslichten met alle fietsrichtingen tegelijk groen. Dit laatste voorbeeld laat zien hoe we anders zijn gaan denken over fietsen. Die lijn willen we doorzetten. Naast vanuit infrastructuur denken we de komende jaren steeds vaker vanuit de gedragbewuste fietser. Die laat zich niet alleen leiden door bredere fietspaden maar juist ook door innovatieve oplossingen en experimenten gebaseerd op gedragsbeïnvloeding.

### "VERKEERSITUATIES OPLOSSEN MET OOGCONTACT"

Denk aan alle fietsrichtingen tegelijk groen; daar bepalen fietsers zelf wie voorrang heeft en lossen ze verkeerssituaties op met oogcontact. Bijkomend voordeel: het werkt gewoon sneller, fietsers én auto's hoeven minder lang te wachten. Bovendien is het veiliger door het opheffen van conflict-situaties tussen rechtdoor rijdende fietsers en rechtsafslaanende auto's en vrachtwagens.









# UITDAGINGEN VOOR DE STAD

## GRONINGEN GROEIT

We hebben het goed voor elkaar met de fiets. Maar tegelijkertijd komt er een aantal grote stedelijke uitdagingen op ons af. De fiets kan een belangrijke bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de stad.

Groningen groeit. Op een aantal plekken zien we het steeds drukker worden. Er zijn files op fietspaden, lange wachttijden voor verkeerslichten en onvoldoende stallingruimte. Met als gevolg dat de initiatieven overlast toemenen. Op langere termijn kan dit leiden tot meer autobedrijf en zwaardere belasting van het openbaar vervoer. Verminderde bereikbaarheid en een minder leefbare, gezonde en veilige stad, dat is beslist niet wat we willen.

### We staan dan ook voor de volgende grote stedelijke uitdagingen:

- Goede omstandigheden creëren voor de groei van de stad;
- Bereikbaar houden van de stad;
- Verbeteren van de gezondheid van onze inwoners;
- Zorgen voor een leefbare en economisch vitale stad;
- Zorgen voor een veilige stad.





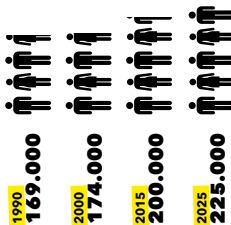


## Goede omstandigheden creëren voor de groei van de stad

Het inwonertal van de stad Groningen groeit al jaren. Vooral de laatste jaren is de groei sterk toegenomen. We zijn de 200.000 inwoners gepasseerd in 2014; veel eerder dan verwacht. Waarschijnlijk zet de groei komende jaren door en hebben we 225.000 inwoners in 2025. Tegelijkertijd krimpt de regio qua bevolking. Daardoor komen er meer mensen vanuit de regio naar de stad. Om er te wonen, werken of voorzieningen te gebruiken.

Bezoekers komen niet alleen met trein, bus of fiets maar ook veel met de auto. Immers, een groot deel van de regio is sterk autoafhankelijk. Maar de beschikbare ruimte neemt niet toe in Groningen. Dus wordt het drukker op straat.

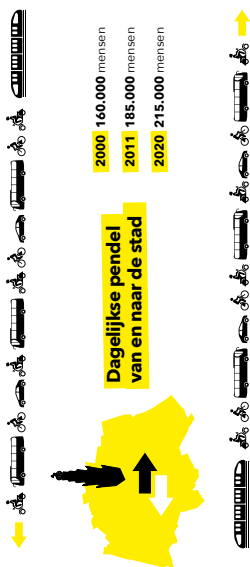
### Aantal inwoners gemeente Groningen



17

## Bereikbaar houden van de stad

We hebben stevige afspraken gemaakt om de bereikbaarheid van de stad te garanderen. Zo pakken we de Zuidelijke Ringweg aan en brengen die deels ondergronds. Ook maken we het Hoofdstation toekomstbestendig. Leggen we nieuwe P-R terreinen aan en breiden we bestaande uit. Verder hebben we een nieuw hogeweerdfg OV-netwerk ingevoerd. We willen structureel bereikbaar blijven, maar natuurlijk ook tijdens de vele grote projecten. De fiets kan daaraan bijdragen. En niet alleen voor de hele reis maar ook voor kortere delen daarvan.



18

TEVREDENHEIDSCUIJFER OVER  
DE FIETS & HET FIETSBELEID

**75% VAN DE  
RESPONDENTEN  
VAN HET  
STADSPANEL**

**GEEFT EEN 7 OF HOGER  
VOOR TEVREDENHEID  
OVER HET FIETSBELEID**

**WE GAAN 8!**  
VOOR EEN

19

20

50  
 groningen



## Verbeteren van de gezondheid van onze inwoners

Sommige van onze inwoners hebben een ongezonde leefstijl. Dit kan leiden tot overgewicht en een kortere levensverwachting. Een belangrijke, eenvoudige oplossing hiervoor is meer bewegen. Fietsen is gezond.

Dagelijks fietsen is een natuurlijke manier om voldoende lichaamsbeweging te krijgen. Nu al vindt in Groningen veel onderzoek plaats naar de relatie tussen bewegen en gezond ouder worden (Healthy Ageing). De stad is ideaal voor dit onderzoek omdat experimenten direct in de praktijk kunnen worden uitgevoerd.

Behalve gezond is fietsen ook sociaal. Op de fiets maken mensen makkelijk contact. En bijna iedereen heeft een fiets. Als goedkoopste vervoermiddel is het ook betaalbaar voor mensen die moeite hebben om aan te haken bij de maatschappij. De fiets maakt voorzieningen bereikbaar en kan meeslepen tot hun sociale isolement halen. Zo gaan mensen zich fysiek én mentaal beter voelen.

### Aantal verzuimdagen niet-fietsers en fietsers



## Zorgen voor een leefbare en economisch vitale stad

De fiets is het meest schone, stille en duurzame vervoermiddel. De CO<sub>2</sub> uitstoot van de fiets is nihil. Bovendien is investeren in de fiets zeer kostenreëflectief. Want om dezelfde CO<sub>2</sub> vermindering te bereiken via bijvoorbeeld meer openbaar vervoer zijn veel hogere investeringen nodig. Door te investeren in de fiets snijdt het mes aan meerdere kanten. De luchtkwaliteit verbetert, de geluidsoverlast vermindert en de stad wordt aantrekkelijker voor bezoekers te voet of op de fiets. De grootste economische kansen voor Groningen liggen

in de kennis-economie. Kennisbedrijven en -instellingen zoeken elkaar op in aantrekkelijke steden met een bloeiende binnenstad, bruisend cultuurlandschap en een hoog voorzieningsniveau. De ruimtelijke kwaliteit van Groningen is daarom van groot economisch belang. Dit trekt ook extra bezoekers en daar hebben ook de detailhandel en de horeca weer baat bij. Met de fiets kan onze stad intensiever gebruikt en aantrekkelijker blijven. Kortom, goede fietsvoorzieningen zijn belangrijk voor een duurzame economische ontwikkeling van de stad.

## Zorgen voor een veilige stad

Groningen is veilig. En dat willen we zo houden, ook in een groeiende stad. Sociaal veilig, maar zeker ook fysiek veilig. Juist de veiligheid maakt dat het Nederlandse fietsbeleid, en zeker ook het Groningse, zo succesvol is in vergelijking met andere landen.

De fietser is bij wet beschermd voor aansprakelijkheid bij verkeersongevallen. Bovendien streven we naar zo weinig mogelijk kruisende bewegingen met gemotoriseerd verkeer. In een drukke stad neemt het aantal kruisende bewegingen op dezelfde infrastructuur juist toe. En door de opkomst van de e-bike en scooter worden de snelheidsverschillen steeds groter. Daarom gaan we op zoek naar oplossingen om fiets- en autoroutes waar nodig te scheiden. En om snelheidsverschillen in goede banen te leiden. Dit doen we vooral door kwetsbare fietsers (kinderen en ouderen) extra te beschermen; de stad van 8 tot 80.





# ONZE FIETS STRATEGIE

## WAAR WILLEN WE NAAR TOE?

In Groningen hebben we een lange traditie van goed en helder fietsbeleid. Deze traditie willen we voortzetten.

Fietsen verbindt, zowel fysiek als sociaal. En onze inwoners waarderen de kwaliteit van het fietsen zeer. Dit willen we zo houden. Mensen vinden het fijn als ze op de fiets snel van A naar B kunnen. Als ze hun fiets goed kunnen stallen en ze zich veilig voelen. Dan zullen Groningers hun fiets blijven gebruiken. Daarbij is het fietsen geen doel op zich. Maar juist een middel: om je snel te kunnen verplaatsen en als stad leefbaar, veilig en economisch vitaal te kunnen blijven.

Tegelijkertijd wordt Groningen drukker. De ruimte wordt beperkter, net als de financiële middelen. Natuurlijk gaan we door met het verbeteren van het bestaande fietsnetwerk. Met bredere fietspaden, nieuwe fietsverbindingen en grotere stallingen. Maar om echt antwoord te kunnen geven op de stedelijke uitdagingen moeten we nu een belangrijke keuze, een schaaflsprong, maken.

Deze belangrijke keuze houdt in dat we meer gebruik gaan maken van het zelforganiserend en lerend vermogen van onze fietsers. We geven kwaliteitsimpulsen, bieden alternatieven en proberen gedrag te beïnvloeden. We kiezen daarbij voor ondersteunen en stimuleren. En duidelijk niet voor strengere regulering. We experimenteren, ontdekken wat werkt en wat niet. En daarop passen we onze maatregelen aan. Innovatieve oplossingen staan voorop, denk aan de combinatie van ICT en fietsen: Smart Cycling City. Innovatie kan ons een stap verder brengen waar traditionele oplossingen niet meer doeltreffend blijken.

### Vijf strategieën

In onze fietsstrategie staan vijf strategieën. We verduidelijken ze met **'kompasprojecten'**. Dit zijn Groninger projecten die helder illustreren wat onze strategieën nu precies inhouden in de praktijk.





# STRATEGIE 1 DE FIETS EERST

Bij het inpassen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen denken we vanaf het begin vanuit de fiets. Immers, de fiets is het belangrijkste vervoermiddel in de stad. Daarbij hoort een veilig en goed onderhouden fietsnetwerk. En net zo belangrijk: verkeerseducatie voor kinderen, ouderen en andere kwetsbare verkeersdeelnemers.

## Fiets Effect Analyse (FEA) bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen maken we een Fiets Effect Analyse. Zo borgen we dat de fiets bij elke stedelijke ontwikkeling vroegtijdig wordt meegenomen.



## KOMPASPROJECT: FIETSTUNNELN EN ONDERGRONDSE FIETSENSTALLING HOOFDSTATION

Onze stad staat aan de vooravond van 'Groningen Spoorzone', een ingrijpend infrastructureel project voor een betere bereikbaarheid per trein en bus. De meest in het oog springende ingrepen vinden plaats op het Hoofdstation. Het station zelf wordt vernieuwd en er komt een fietsruimte onderdoor. Zo krijgt ons fietsnetwerk een belangrijke ontbrekende schakel. De nieuwe fietsruimte helpt de geïsoleerde ligging van Stationsgebied-Zuid te doorbreken. Dit biedt nieuwe kansen voor gebiedsontwikkeling. Aan de zuidzijde van het Hoofdstation krijgt de fietstunnel bovendien een ondergrondse stalling voor 5.000 fietsen. Tot 2020 stijgt de totale stallingcapaciteit rond het Hoofdstation naar 15.000 fietsen. In 2030 is er zelfs ruimte voor 17.500 fietsen.

## Beheer en onderhoud op orde

De hoofdroutes van het fietsnetwerk maken we voortaan met voorrang sneeuwruij. Zo zorgen we dat ze schoon en veilig blijven. We ruimen glas op en pakken onveiligheden buiten de spits. We zorgen voor goede verlichting op al onze hoofdroutes vanwege de sociale veiligheid. En we zorgen dat inwoners makkelijk klachten kunnen melden – bijvoorbeeld via de app MeldStad – over het beheer en onderhoud van fietsroutes en fietsvoorzieningen.



## KOMPASPROJECT: VERWARMEDE FIETSPADEN DOOR GEO- OF ROTHERMIE

In Groningen liggen goede kansen voor de inzet van aardwarmte. Bijvoorbeeld voor het verwarmen van drukke fietspaden om ze duurzamer en natuurlijker sneeuwruij te houden. Op belangrijke onderdelen van ons hoofdnetwerk liggen er goede mogelijkheden voor zowel geothermie (warmte uit de bodem) als nothermie (warmte uit het riool).



Artist's Impression Hoofdstation Groningen

<sup>1</sup>Mooi, Ambliedocument Station Groningen, December 2014, N.I. Architects (in opdracht van 'Groningen Spoorzone')

## STRATEGIE 2

# EEN SAMENHANGEND FIETSNETWERK

De fiets draagt bij aan een intensief en duurzaam gebruik van onze stad. Ook is de fiets belangrijk voor ons vestigingsklimaat. Essentieel voor de Groninger economie zijn bovendien goede fietsverbindingen naar openbaar vervoer knooppunten, naar belangrijke economische trekkers (de dynamo's) en naar de regio. Daarom hebben we in deze strategie in kaart gebracht hoe ons fietsnetwerk eruit moet zien.

We borgen de samenhang op twee manieren:

- Door integraal naar fietsverbindingen te kijken. We benaderen niet elk fietspad apart maar richten ons op het fietsnetwerk van deur tot deur. We richten ons op goede verbindingen tussen waar mensen vandaan komen en waar ze naar toe moeten. Bijvoorbeeld naar het stationsgebied, de binnenstad, de Zentrale Campus, het UMCG, het Martini Ziekenhuis en Europapark/Kempkensberg
- Door de fiets te benaderen als onderdeel van de totale vervoersketen. Niet elke reis leent zich helemaal voor gebruik van de fiets. Daarom proberen wij de fiets in te zetten om het laatste gedeelte van de reis mee af te leggen. Wie van Amsterdam naar Groningen komt, vertrekt niet de trein of de auto, maar fietst de Grote Markt op.

We onderscheiden het hoofdnetwerk, gericht op de snelle en doorgaande fietser, en het basisnetwerk, ontsluitend en fijnmazig. Ook hebben we de knelpunten in kaart gebracht.

### Het hoofdnetwerk

- Het Groninger hoofdnetwerk bestaat uit:
- fietsverbindingen tussen de belangrijkste woon-werkgebieden van en naar de stad;
  - de Fietsroutes Plus en de verbinding naar Meersstad;
  - het stedelijk netwerk bestaande uit de stadassen en de ring rond de binnenstad.

De Fietsroutes Plus zijn bedoeld om scholieren en forensen snel en comfortabel van en naar de stad te brengen. Deze routes zijn concurrerend met de auto. De stadassen leiden verder de stad in richting de binnenstad en de grootste economische trekkers. Het comfort en de snelheid van het hoofdnetwerk hebben nog niet de gewenste kwaliteit. Zeker als we vooruitkijken naar ontwikkelingen zoals de e-bike. Daarom willen we het hoofdnetwerk verbreden, fietspaden van topkwaliteit en ontbrekende schakels aanleggen.

### Scheiden van fiets en auto

Traditioneel werd fietsinfrastructuur altijd aangelegd direct naast auto-infrastructuur. Wanneer auto's en fietsers elkaar tegenkomen ontstaan onveilige situaties en vertraging. Daarom kiezen wij ervoor om fietsroutes waar mogelijk te scheiden van auto-infrastructuur. In sommige straten zijn fiets- en autoverkeer niet goed met elkaar te verenigen. Wij gaan in overleg met de omgeving onderzoeken of deze straten 'fietsstraten' kunnen worden. Waar dit soort maatregelen niet mogelijk zijn, zorgen we in elk geval voor verkeerslichten die slim zijn afgesteld. Zo kosten ze niet onnodig veel tijd voor fietsers.

### Het basisnetwerk

Het fijnmazige basisnetwerk is verweven met de Groninger wijken en buurten. Het basisnetwerk is belangrijk om vanaf huis of werk op het hoofdnetwerk te komen. Fiets en auto komen samen in het basisnetwerk. Ze van elkaar scheiden, is hier niet mogelijk en vaak ook niet nodig. Wel is daarom speciale aandacht nodig voor verkeersveiligheid en verbijfskwaliteit.

### Versterken van de fiets in de mobiliteitsketen

De fiets maakt onderdeel uit van de totale mobiliteitsketen. Veel mensen fietsen een deel van hun reis van of naar de stad, of ze nu gebruik maken van de auto, bus of trein. Zij parkeren hun auto vaak in de wijken of op bedrijventerreinen. We willen de mogelijkheid om verder de stad in te fietsen ook structureel aanbieden op P+R terreinen en stations. Zo willen we bereiken dat meer mensen het eerste

of laatste deel van hun reis gaan fietsen. We hopen dat hierdoor de parkeerdruk op de wijken afneemt.

### 3

#### KOMPASPROJECT: PARK & BIKE OP ALLE P+R TERREINEN EN STATIONS

Op alle Groninger P+R terreinen en stations maken we het aantrekkelijker om over te stappen van auto, trein of bus naar de fiets. We gaan fietsverbindingen verbeteren van de P+R terreinen naar de stad. En we gaan OV-fietsen aanbieden voor forensen, in combinatie met fiets-kluzen en hoogwaardige fietsenstallingen. Ook denken we eraan om e-bikes aan te bieden.

#### Kansen grijpen bij grote bereikbaarheidsprojecten

In de stad vinden de komende jaren grote bereikbaarheidsprojecten plaats. Tijdens de werkzaamheden stimuleren we het fietsgebruik. Dit doen we samen met Groninger Bereikbaar, de bereikbaarheidsorganisatie van noordelijke overheden en de Groninger werkgevers. Als de grote projecten klaar zijn, willen we dat mensen blijven fietsen. Vooral op het eerste en laatste deel naar hun bestemming. Dit willen we bereiken met infrastructuur aanpassingen, stallingsvoorzieningen en Slimme Routes. Centraal daarbij staat het beter benutten van de bestaande infrastructuur.

### 4

#### KOMPASPROJECT: VERSNELLING FIETSRROUTE PLUS GRONINGEN-HAREN

Bij de ombouw van de Zuidelijke Ringweg wordt de nieuwe Helperszoomtunnel aangelegd. Deze verengt de bestaande spoorwegovergang bij de Esparantostraat. We willen voorkomen dat hier een extra oversteekbeweging ontstaat voor fietsers in noordelijke richting. Daarom willen we hier een Fietsroute Plus aanleggen langs de drukke Helperszoom. Verder wordt de woonwijk Helpman ingericht als 30 km/uur-gebied. De ombouw van de Zuidelijke Ringweg is een mooie gelegenheid om versneld te beginnen met de herinrichting van de Helperszoom en de aanleg van een Fietsroute Plus tussen Groningen en Haren.

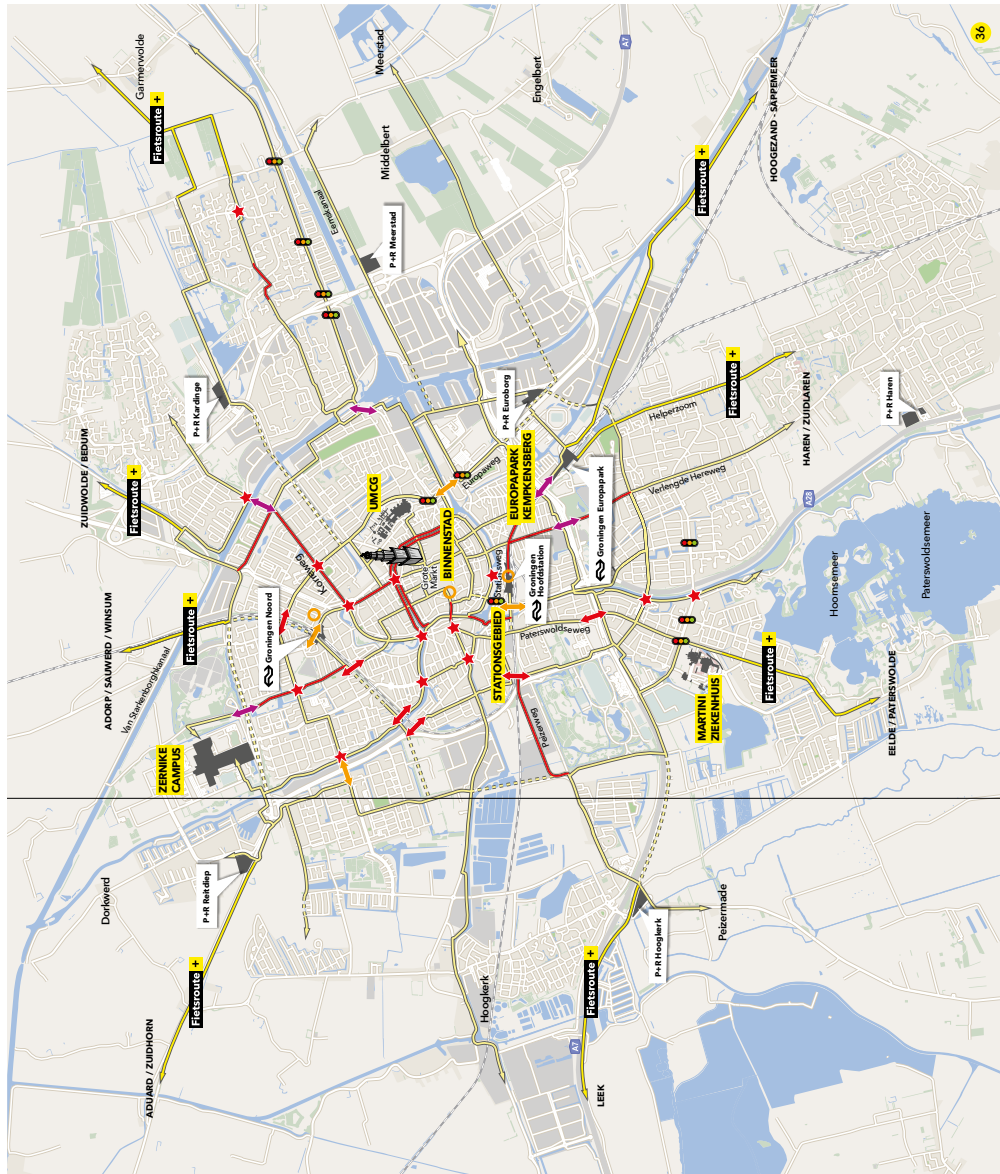








## Bijlage - Fietsstrategie Groningen 2015-2025 (beter leesbaar)



### KNELPUNTEN

#### LEGENDA

- 6.000 - 8.000 fietsers per dag
- 8.000 - 12.000 fietsers per dag
- 12.000 en meer fietsers per dag
- Fietsvriendelijk verkeerslicht
- ★ Onveilige oversteek / kruispunt
- Onvoldoende stallingsplaatsen
- Fietsvriendelijke routes

## STRATEGIE 3 RUIMTE VOOR DE FIETS

In Groningen zien we de voordelen van de fiets. Ook weten we dat verdere groei belangrijk is voor onze stad. Dus pakken we de gevolgen van de groei aan. We verbeteren ons fietsnetwerk en maken nieuwe Slimme Routes. Daarnaast geven we de fiets letterlijk meer ruimte op verscheidene locaties.

### Betere verblijfskwaliteit in de binnenstad

We gaan voor een betere verblijfskwaliteit van de binnenstad. We stemmen de inrichting van het kernwielgebied nog beter af op de voetganger. Fietsers zijn er te gast. Fietsers die niet in de binnenstad hoeven te zijn, bieden we aantrekkelijke en slimme alternatieven. We realiseren voldoende en kwalitatieve goede stallingen in de binnenstad. En als een stalling iets verder weg ligt, zorgen we voor aantrekkelijke wandelroutes naar de winkels en andere belangrijke plekken. Op deze routes mag zo min mogelijk overlast zijn voor de wardedlaars. Daarom kijken we ook naar schone en veilige winkelbevoorrading met bijvoorbeeld de caïrgobike. Zo willen we bereiken dat lopen echt aangenaam wordt.

### Ruimte voor de fiets op routes naar de binnenstad

Ons fietsnetwerk richting de binnenstad kan op enkele punten de drukte niet meer aan. Niet alleen heeft dit nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid maar ook voor de afbakening van het auto- en busverkeer. Met de groei van Groningen in het achterhoofd zijn er op meerdere plekken echt duidelijke keuzes nodig voor de fiets.

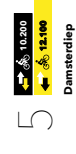
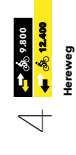
### KOMPASPROJECT: FIETSSTRAAT KORREWEG

De Korreweg is één van onze drukste fietsroutes. Op piekmomenten zijn de fietspaden o vervol, terwijl de rijbaan voor auto's minder is. Daarom willen we de Korreweg herinrichten als fietsstraat. Dit plan moet goed aansluiten op de plannen voor het Oosterhamtracé en de vervanging van de Gerrit Krolbrug.

6

### KOMPASPROJECT: FIETSEN OP DE DIEPENRING

Groot onderhoud aan de Diepenring biedt de kans om ons fietsnetwerk in en rond de binnenstad te verbeteren. We willen een kwalitatief hoogwaardige fietsroute over de Diepenring realiseren. In het ontwerp gaan we extra rekening houden met de bruggen en andere plekken waar drukke fietsroutes kruisen met hoogwaardig openbaar vervoer.



## STRATEGIE 4 FIETSPARKEREN OP MAAT

Groningers willen overal met de fiets kunnen komen. Goede stallingsmogelijkheden zijn daarbij onmisbaar. Onderdeel van onze fietsstrategie is meer te gaan experimenteren. Zo leren we wat wel werkt en wat niet. Belangrijk is dat we hierbij niets afdwingen; fietsers kiezen toch zelf de meest logische oplossing. We gaan voor gedragsbeïnvloeding via aantrekkelijke voorzieningen en innovatieve maatregelen. We geven fietsers de keuze en houden er rekening mee dat ze zich doordeweeks anders gedragen dan bijvoorbeeld op een drukke zaterdag. Daarom gaan we op drukke momenten alternatieve voorzieningen of routes aanbieden.

### Fietsparkeren in de binnenstad

Bij het fietsparkeren in de binnenstad maken we duidelijke keuzes die aansluiten bij de stallingsbehoefte van bezoekers en winkelaars:

- kort parkeren: flexibel oplossen in de openbare ruimte;
  - middellang parkeren: vaste voorzieningen in de openbare ruimte;
  - lang parkeren: kwalitatief hoogwaardige fietsenshallingen, inpendig of ondergronds.
- Belangrijk is dat kort en middellang parkeren gratis blijft.

### 4

#### KOMPASPROJECT: UITBREIDING FIETSENSTALLINGEN BINNENSTAD

Bij de Vismarkt/Heddingestraat willen we een kwalitatief hoogwaardige fietsenshaling aanleggen. Deze vormt een fysieke uitbreiding van de stallingsmogelijkheden in de binnenstad. Ook willen we meer tijdelijke fietsenshallingen creëren in leegstaande winkelpanden. Op die manier draagt de fiets bij aan de economische vitaliteit én de sociale veiligheid van de binnenstad.



### 5

#### KOMPASPROJECT: FIETSPARKEREN OP ORDE

Voorraan willen we vakler autoparkeerplaatsen opheffen voor extra fietsparkeerplaatsen. Voorwaarde is dat het stallen van fietsen op eigen terrein niet lukt, de parkeerdruk van auto's dat toelaat en er draagruimte is bij de bewoners. Daarnaast bekijken we of het mogelijk is om kamerverhuurders fietsenrekken te laten plaatsen voor eigen rekening.

### Fietsparkeren in de wijken

Vooral jongeren willen graag wonen in de oude stadswijken rond de binnenstad. Het fietsparkeren in de openbare ruimte is hier dan ook sterk toegenomen. En dat terwijl de ruimte er beperkt is. Om het parkeren voor bewoners in goede banen te leiden, maken we de volgende keuzes:

- zoveel mogelijk inpendig oplossen. Ontwikkelbaars moeten dit vanaf het begin meenemen in hun planontwikkeling, zoals vastgelegd in de nieuwe Fiets Effect Analyse;
- zijn er inpendig geen mogelijkheden dan zoeken we naar een oplossing op eigen terrein;
- zijn er inpendig en op eigen terrein geen mogelijkheden dan zoeken we wijkgerechte maatwerkoplossingen in de openbare ruimte.

Natuurlijk gebeurt dit in overleg met de buurtbewoners.



# STRATEGIE 5 HET VERHAAL VAN GRONINGEN FIETSSTAD

In Groningen houden we van de fiets. We zijn een jonge, innovatieve, culturele stad in een aantrekkelijke omgeving. Dit maakt Groningen tot een aantrekkelijke woon- en werkomgeving. We willen dat Groningers zich hiervan nog bewuster worden zodat ze nog meer gaan fietsen. Ook willen we een inspirerend voorbeeld zijn en blijven voor andere steden. Niet alleen zodat zij van ons leren, maar ook om Groningen te promoten. Immers, een leefbare stad met goede fietsvoorzieningen trekt innovatieve kennisbedrijven. Uiteindelijk is fietsen dus economie.

## Bewustwording

We willen Groningen Fietsstad duidelijk en permanent promoten. Zo willen we bereiken dat de fiets nog meer gebruikt wordt voor woon-werkverkeer. En dat er nog vaker recreatief gefietst wordt om gezond te genieten van Stad en Ommeoland. Maar we willen ook bereiken dat fietsers zich actiever en bewuster gaan gedragen, zodat zelfarend gedrag vanzelfsprekend wordt. We willen inspireren en uitnodigen om zelf innovatieve fietsideeën te bedenken. Fietsen is leuk en fietsen maakt trots op de eigen stad.

## KOMPASPROJECT: 050 FIETSSTAD-LOGO

Het 050 Fietsstad-*logo* heeft grote potentie voor het 'merk' Groningen Fietsstad. 050 kent iedereen als het kengetal van Groningen. We willen dit markante logo *verwerken in alle fietsverkeerslichten in de stad*. En overal waar op de weg een *fietsaanduiding* nodig is, *kies*n we voor het 050 Fietsstad-*logo*. Verder gaan we *merchandise ontwikkelen*. Ons *logo* moet de *blikvanger* worden van *alle communicatie-uitingen rondom fietsen*.



## Promotie

Het *halvers* fietsbeeld van Groningen geldt internationaal als voorbeeld. We willen Groningen Fietsstad verder promoten zodat nog meer delegaties uit andere steden en landen naar onze stad komen. Jaarlijks komen nu al tientallen delegaties vanuit de hele wereld om van onze aanpak te leren. Dit versterkt ons fietsimago en stimuleert de stedelijke economie, denk bijvoorbeeld aan hotelovernachtingen.

## 10

## KOMPASPROJECT: JAAR VAN DE FIETS

In 2016 organiseren we het *Jaar van de Fiets*. We willen *dán* een groot (inter)nationaal fietscongres naar Groningen halen. Ook stellen we ons kandidaat voor *Beste Fietsstad van Nederland*. Bovendien gaan we populaire fietsevenementen organiseren of binnenhalen. Denk aan de *Eneco Tour*, *Ride for the Roses* of de *Red Bull Mountainbike Challenge*.





## Bijlage - Fietsstrategie Groningen 2015-2025 (beter leesbaar)





# AAN DE SLAG!

We gaan de komende jaren hard aan het werk om de fietsstrategie uit te voeren. We hebben onze fietsstrategie vertaald in een groot aantal concrete maatregelen. Deze zijn in het overzicht hiernaast weergegeven. In een apart uitvoeringsprogramma geven we gedetailleerd aan wat we de komende jaren gaan doen en wat het kost.

**STRATEGIE 1: DE FIETS EERST**

- Fietswiel Hoofdstation en ondergrondse stalling
- Verwarmde fietspaden door geo- of rietthermie
- Invoren Fiets Effect Analyse (FEA) bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen
- Sneeuw- en ijsvrij fietspaden
- Slimmere verkeerslichten
- Fietsverkeersveiligheid vergroten
- Educatie kwetsbare doelgroepen

**STRATEGIE 2: EEN SAMENHANGEND FIETSNETWERK**

- Park & Bike op alle P+R-terreinen en stations
- Fietsroute Plus Helpverzorging Haren versnellen
- Kwaliteitsverbetering en herkenbaarheid hoofdfietsnetwerk
- Toevoegen ontbrekende hoofdfietsnetwerk
- Schiedams in het hoofdfietsnetwerk
- Snelle fietsverbinding Meerstad ("Islandia")
- Nieuwe Fietsroutes Plus Winsum, Ten Boer, Leek en Haren
- Fietswielweg Groningen-Assen

**STRATEGIE 3: RUIMTE VOOR DE FIETS**

- Diepenning inrichten als alternatief voor doorgaande fietsers
- Fietsstraat Korreweg in samenhang met plannen Oosterhammtracté en Gerrit Krolbrug
- Verbeteren verblijfskwaliteit binnenstad
- Verbeteren Slimme Route
- Zonike en doortrekken naar Hoofdstation
- Nieuwe Slimme Routes
- Apps voor advies over de slimste, snelste, kortste en veiligste route
- Stimuleren bevoorradiging binnenstad per fiets

**STRATEGIE 4: FIETSPARKEREN OP MAAT**

- Nieuwe fietsenstalling Vismarkt/Hadingsstraat en tijdelijke stallingruimte in leegstaande winkelpanden
- Ophelven autoparkeren voor meer fietsparkeren in de wijken
- Kwaliteitslag fietsenstallingen binnenstad (vindbaarheid, uitstraling en toegankelijkheid)
- Experimenten fietsparkeren op straat
- Uitbreiding en kwaliteitsverbetering stallingcapaciteit bij P+R-terreinen en stations

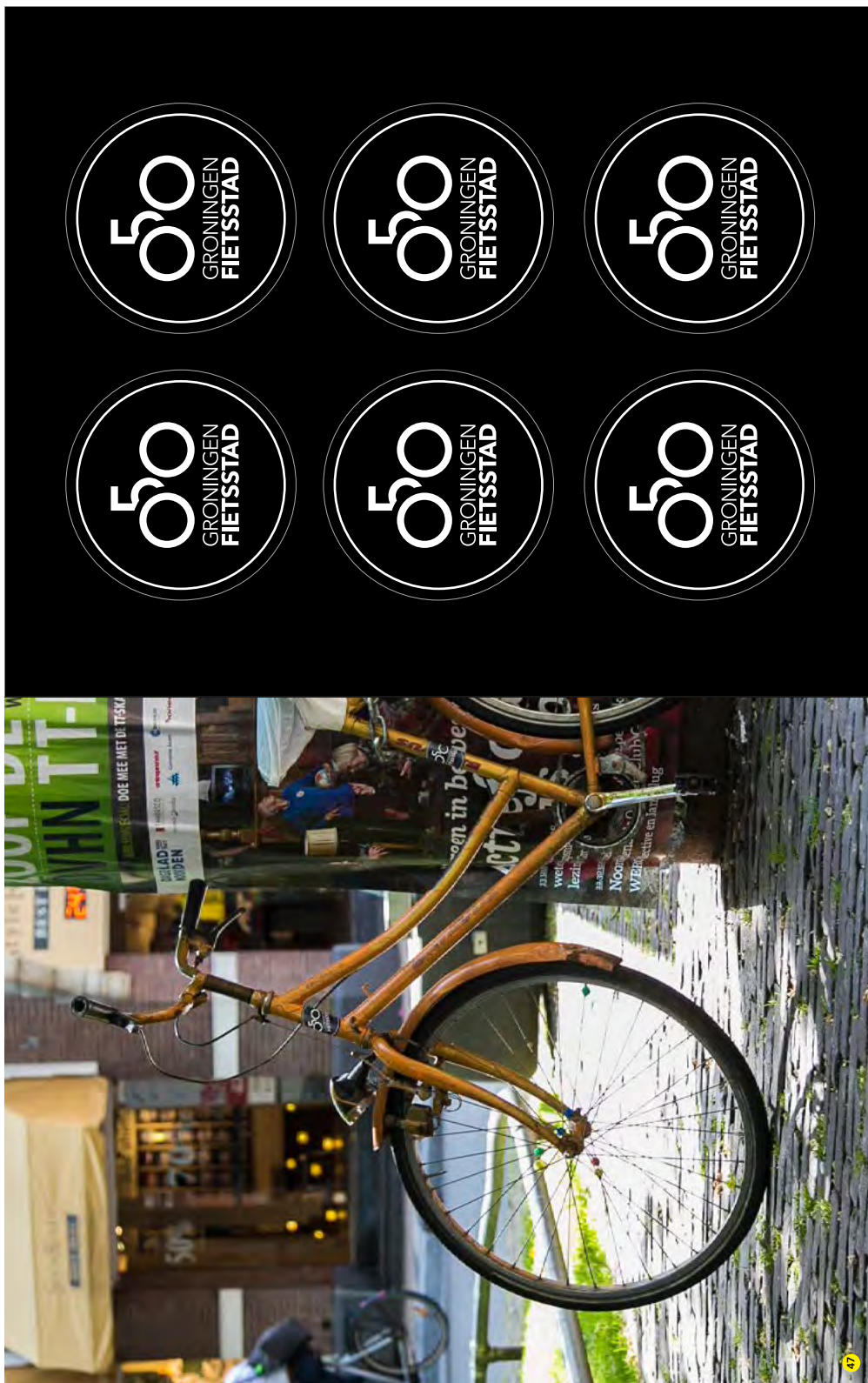
**STRATEGIE 5: HET VERHAAL VAN GRONINGEN FIETSSTAD**

- 050 Fietsstad logo toepassen op verkeerslichten, wegwaaiken, enz.
- Jaar van de Fiets 2016
- Kandidaatstelling beste Fietsstad van Nederland 2016
- Organisatie groot (inter)nationaal fietscongres
- Fietsportevenementen
- Uitdragen Groningen Fietsstad op congressen en symposia
- Jaarlijkse enquête, monitor en communicatiekalender fiets

45

46

Bijlage - Fietsstrategie Groningen 2015-2025 (beter leesbaar)



## Bijlage - Fietsstrategie Groningen 2015-2025 (beter leesbaar)

### **COLOFON**

#### **UITGAVE**

Gemeente Groningen, mei 2015

#### **MET SPECIALE DANK AAN**

Artgineering

#### **ONTWERP**

Initio



## Collegedebat - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

Discussienota  
Onderwerp Op weg naar een afvalloze Stad  
Steller M.P. Hall



De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon 0652052246      Bijlage(n) 2      Ons kenmerk 4867419  
Datum 11-03-2015      Uw brief van      Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief gaan wij in op de discussie die wij met u willen voeren over de toekomstige koers van het afvalbeheer. Ons huidige afvalbeheerplan loopt van 2011 tot 2016. In ons collegeprogramma "Voor de verandering" hebben wij nieuwe doelen op het gebied van duurzaamheid geformuleerd. Daarnaast heeft het Rijk ambities gesteld over hergebruik van afvalstoffen. Deze ontwikkelingen zijn voor ons aanleiding om samen met uw raad te willen spreken over onze en uw ambities op het gebied van huishoudelijk afval.

### *Van afval tot grondstof*

In ons huidige afvalbeheerplan "Van afval tot grondstof" benoemen we onze ambities voor huishoudelijk afval. Daarin geven we aan dat we in 2025 de keten van afval tot grondstof helemaal gesloten willen hebben. Dat is belangrijk omdat nog veel waardevolle stoffen in het huishoudelijk afval terecht komen die kunnen worden hergebruikt als grondstof. Als tussendoel hebben we gesteld dat we in 2015 52% van het afval hergebruiken. Dat doel van 52% hergebruik hebben we ondertussen gehaald. Eind 2014 werd zelfs 56% van het huishoudelijk afval hergebruikt. Het resterende afval wordt verwerkt tot energie in een afvalverbrandingsinstallatie.

### *Circulaire economie*

Het Rijk wil toe naar een circulaire economie waarin alle afval wordt hergebruikt en nieuwe grondstoffen maar beperkt worden gebruikt. Ze heeft deze visie uitgewerkt in doelen. Zo moet 65% van het huishoudelijk afval worden hergebruikt in 2015, oplopend tot 75% in 2020, en moet er maximaal 100 kg restafval per inwoner per jaar worden geproduceerd in 2020. Momenteel beziet het Rijk of het reëel is dat deze generieke doelen van toepassing zijn op de grote steden zoals Groningen. In 2013 werd namelijk gemiddeld 32% van het huishoudelijk afval in deze steden hergebruikt en gemiddeld 285 kg restafval per inwoner per jaar geproduceerd. Een hergebruikpercentage van 75% lijkt dan haast onmogelijk voor 2020. Overigens kan het Rijk deze doelen niet verplichtend opleggen.

## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

### *Voor de verandering*

In ons collegeprogramma "Voor de verandering" verwoorden we onze ambities op het gebied van duurzaamheid. Wij geven aan dat duurzaamheid een uitgangspunt is in alles wat we doen. Dat betekent dat we bewust en verstandig omgaan met grondstoffen en toe willen naar een biobased economie. Daarom zamelen we bijvoorbeeld ons eigen biomafval apart in om er lokaal biogas mee op te wekken. En zorgen we sinds kort dat ons elektrische en elektronische apparaten in de regio worden gedemonteerd door medewerkers van Iederz zodat de metalen en kunststof weer kunnen worden hergebruikt.

### *Herijking afvalambities*

De gecombineerde doelen van onszelf en het Rijk zijn voor ons aanleiding om aan de slag te gaan met een herijking van onze afvalambities. Wij willen u vroegtijdig bij deze herijking betrekken en hebben daarom een discussienota, Op naar een afvalloze stad, opgesteld. Deze nota vindt u in de bijlage. In de nota gaan we in op relevante ontwikkelingen en laten we zien welke resultaten we de afgelopen jaren hebben geboekt. We verwoorden onze huidige visie en geven aan welke opties we hebben voor de inzameling en verwerking van onze verschillende stromen huishoudelijk afval. Met vijf varianten laten we zien welke percentage hergebruik de komende jaren naar verwachting te realiseren is, welke kosten daaraan verbonden zijn en welk serviceniveau we daarmee kunnen bieden aan onze bewoners. Tenslotte geven we aan welk hergebruiksdoel wij willen nastreven. Op basis van deze discussienota willen we graag met u in gesprek over uw ambities. Wij kunnen ons voorstellen dat de volgende onderwerpen in ieder geval aan de orde komen.

- Vindt u de geformuleerde visie nog even toepasbaar tot 2020?
- Kunt u zich vinden in ons voorstel om te gaan voor 65% hergebruik van huishoudelijk afval in 2020?
- Welke variant heeft uw voorkeur?

### *Vervolg*

Wij zullen de uitkomsten van deze discussie gebruiken om een nieuw afvalbeheerplan te maken voor de komende jaren. Dit plan zal eind 2015 ter vaststelling aan uw raad worden voorgelegd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten



de secretaris,  
Peter Teesink

52



## Afvalinzameling in Groningen

Een stadspanel onderzoek



Onderzoek en Statistiek Groningen heeft als kernactiviteiten instrumentontwikkeling voor en uitvoering van beleidsgericht onderzoek, het toegankelijk maken van grote hoeveelheden data uit verschillende bronnen, gegevensanalyse, projectevaluatie en dienstverlening bij overheidsmarketing.



## **Afvalinzameling in Groningen**

Een stadspanel onderzoek

Marjolein Kolstein  
Laura de Jong  
m.m.v. Willem Hartholt  
Age Stinissen

Onderzoek en Statistiek Groningen, februari 2015  
<http://www.os-groningen.nl/>

## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

## Inhoud

<b>Samenvatting</b>	<b>7</b>
<b>1. Inleiding</b>	<b>9</b>
1.1 Aanleiding van het onderzoek	9
1.2 Doel van het onderzoek	9
1.3 Opzet van het onderzoek	9
<b>2. Resultaten</b>	<b>11</b>
2.1 Enquête	11
2.2 Restafval en het scheiden van afval	11
2.3 Groente-, fruit- en tuinafval (gift)	17
2.4 Grofvuil	19
2.5 Diftar en Omgekeerde inzameling	21
2.6 Toekomstscenario's	25
2.7 Informatievoorziening	30
<b>Bijlagen</b>	<b>31</b>
	5

## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

6



## Samenvatting

De gemeente Groningen wil onderzoeken of en hoe meer afval gescheiden en hergebruikt kan worden. Hiervoor heeft Onderzoek en Statistiek Groningen een online enquête opgesteld. De enquête is volledig ingevuld door 4664 deelnemers van het Stadspanel. In de enquête hebben we vragen gesteld over hoe en of inwoners op dit moment afval scheiden en wat zij van de afvalinzameling vinden. Ook hebben we een aantal toekomstscenario's voorgelegd aan de respondenten. Er zijn een aantal open vragen gesteld, ook zijn er veel mogelijkheden gegeven om toelichtingen te geven. Deze antwoorden en reacties zijn in een apart Word bestand aan de opdrachtgever verstrekt.

We hebben gekeken naar de verschillen in antwoorden tussen bewoners van laagbouw en hoogbouw woningen en naar verschillen in antwoorden tussen bewoners van verschillende wijken. We hebben onderzocht in hoeverre bewoners verschillende afvalstromen scheiden van hun restafval. Bewoners van laagbouw scheiden iets meer dan bewoners van hoogbouw de verschillende afvalstromen van het restafval. Glas is de afvalstroom die het meest wordt gescheiden (ongeveer 80 procent), gevolgd door grof tuinafval en papier. Elektrische apparaten en klein chemisch afval wordt door 65 a 70 procent gescheiden. Textiel wordt door de minste mensen gescheiden van hun restafval (ongeveer 45 tot 55 procent). Tot slot brengt ongeveer de helft van de bewoners hun grofvuil altijd of vaak naar het afvalbrengstation. Het ontbreken van een auto is regelmatig een reden om het grofvuil niet weg te brengen. Er is zouden hebben om meer te scheiden, zoals plastic of gft.

Er is in de enquête gevraagd hoe bewoners tegenover Diftar staan. Diftar is een principe waarbij Stadlers met veel restafval meer betalen voor afvalverwijdering dan Stadlers met minder restafval. In totaal 45 procent van de respondenten vindt Diftar een goed principe. Een groep van 20

procent staat neutraal tegenover Diftar en tot slot 30 procent vindt Diftar geen goed principe. De helft van de respondenten die het eens zijn met het principe van Diftar vindt het een eerlijke verdeling van kosten, omdat de vervuiler betaalt. Bijna de helft van de groep die er neutraal tegenover staat geeft aan dat ze te weinig van Diftar weten om er een mening over te vormen. Ongeveer drie kwart van de groep die Diftar geen goed idee vindt geeft aan dat ze vrezen dat Diftar leidt tot ongewenst gedrag, zoals het dumpen van afval.

Ook hebben we het principe van omgekeerde inzameling voorgelegd. Omgekeerde inzameling is een andere manier om het scheiden van afval te stimuleren, door de waardevolle soorten afval aan huis in te zamelen en het restafval door alle Stadlers naar ondergrondse containers in de wijk te laten brengen. De helft van de respondenten geeft een positieve score op dit principe. Bijna 40 procent geeft een negatieve score. Gemiddeld geven de respondenten een 5,9 op het principe van omgekeerde inzameling.

Tot slot hebben we een aantal toekomstscenario's geschetst over de inzameling van huishoudelijk afval. In het eerste scenario blijft de inzameling zoals deze nu is. We noemen dit scenario 'Geen verandering'. Bewoners van laagbouw geven gemiddeld een score van 6,6 en bewoners van hoogbouw geven gemiddeld een score van 5,6. In het tweede scenario komen er meer voorzieningen dichtbij huis waar het waardevolle afval, zoals papier, glas en textiel, naartoe gebracht kan worden. We noemen dit scenario 'Meer voorzieningen'. Bewoners van laagbouw geven een score van gemiddeld 6,6 en bewoners van hoogbouw waarderen dit scenario met een gemiddeld cijfer van 7,2. Het derde scenario omschrijft Diftar. Bewoners van laagbouw geven een gemiddelde score van 4,3 en bewoners van hoogbouw waarderen dit scenario met een gemiddeld cijfer van 5,0.

## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

Afvalinzameling in Groningen 2015

In het laatste scenario is het principe van Omgekeerde inzameling voorgesteld. Bewoners van laagbouw geven een gemiddelde score van 4,5 en bewoners van hoogbouw waarden dit scenario met een gemiddeld cijfer van 6,3.

Het meest positief zijn de bewoners over het scenario 'Meer voorzieningen' en 'Geen verandering'. Over 'Omgekeerde inzameling' zijn de respondenten minder tevreden. De bewoners van laagbouw geven een lagere score (gemiddeld 4,5) dan de bewoners van hoogbouw (gemiddeld 6,3). Diftar scoort bij zowel de bewoners van laagbouw als de bewoners van hoogbouw onvoldoende (gemiddeld 4,3 en 5,0). Uit de reacties blijkt dat een groep respondenten aangeeft te weinig informatie over Diftar te hebben om een mening te geven. Dit argument geven bijna de helft van de respondenten die neutraal tegenover Diftar staan. Daarnaast vrezes respondenten dat er afval wordt gedumpt wanneer Diftar ingevoerd wordt.

Voor deze toekomstscenario's hebben we ook de verschillen bekeken per wijk. De bewoners van de buitenwijken zijn het meest positief zijn over het toekomstscenario waarin er geen veranderingen op het gebied van de afvalinzameling plaatsvinden. Deze bewoners zijn het meest tevreden over de manier waarop de afvalinzameling op dit moment plaatsvindt.

In de centrum wijken zijn de bewoners het minst positief over dit scenario. Ze zien liever een aantal veranderingen in de afvalinzameling.

Bij de drie andere scenario's, Diftar, Omgekeerde inzameling en Meer voorzieningen, valt op dat bewoners van de centrum wijken meer dan gemiddeld positief oordelen. In de buitenwijken zijn ze juist minder dan gemiddeld positief over deze scenario's.



## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding van het onderzoek

In de gemeente Groningen wordt 54 procent van het huishoudelijk afval gescheiden. Stadlers zelf scheiden 39 procent van hun afval aan huis. In de afvalscheidingsfabriek van het bedrijf Attero aan de Duinkerkenstraat wordt nog eens 15% na gescheiden. De landelijke doelstelling is dat 65 procent van het afval in 2015 wordt gescheiden, in 2020 maar liefst 75 procent.

Afvalscheiding is belangrijk omdat er nog veel opnieuw te gebruiken stoffen (zoals papier, glas en textiel) in het afval terechtkomen. Eenmaal in het restafval worden ze verbrand. Dat is jammer, want aan veel grondstoffen is een tekort.

### 1.2 Doel van het onderzoek

De gemeente Groningen wil onderzoeken of en hoe meer afval gescheiden en hergebruikt kan worden in de gemeente. Onderzoek en Statistiek Groningen is gevraagd om een enquête over afvalinzameling voor te leggen aan het Stadspanel. Het Stadspanel bestaat uit een grote groep stadlers die hun mailadres hebben gegeven om mee te werken aan internetonderzoek van Onderzoek en Statistiek Groningen. Momenteel telt het Stadspanel ongeveer 12.000 leden. Onder meer op basis van de uitkomsten van deze enquête praat de gemeenteraad in het voorjaar van 2015 verder over haar ambities op het gebied van afval.

In de enquête hebben we vragen gesteld over hoe inwoners op dit moment afval wel of niet scheiden en wat zij hiervan vinden. Daarnaast hebben we een aantal toekomstscenario's voorgelegd aan de Stadspanelleden.

### 1.3 Opzet van het onderzoek

We hebben alle leden van het Stadspanel begin december uitgenodigd om de enquête in te vullen. Via onder andere een persbericht, Twitter en de Gezinsbode zijn inwoners van de gemeente Groningen uitgenodigd om lid te worden van het Stadspanel om op deze manier de enquête in te vullen. Op deze manier hebben we zoveel mogelijk Stadlers de mogelijkheid te geboden de enquête in te vullen.

## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

10





## 2. Resultaten

### 2.1 Enquête

Aan de enquête hebben 4968 mensen meegedaan waarvan 4664 de enquête volledig hebben ingevuld. In de enquête zijn naast de gesloten vragen een aantal open vragen gesteld. Ook zijn er veel mogelijkheden gegeven om een gegeven antwoord toe te lichten in een open veld. Al deze antwoorden op de open vragen en de gegeven toelichtingen zijn in een apart bestand aan de opdrachtgever verstrekt.

De respondenten wonen verspreid over de stad. Ongeveer de helft, 51 procent van de respondenten, is man. Bijna twee derde van de respondenten valt in de leeftijdscategorie 35 tot en met 64 jaar (58 procent). Ook heeft ongeveer twee derde (65 procent) van de respondenten een HBO opleiding of universitaire opleiding afgerond. We hebben respondenten ook gevraagd naar de omvang van hun huishouden. Bijna 30 procent van de huishoudens bestaat uit één persoon en eveneens bijna 30 procent van de huishoudens bestaat uit drie tot vijf personen. Ruim 40 procent van de huishoudens bestaat uit twee personen.



### 2.2 Restafval en het scheiden van afval

We bespreken in de huidige paragraaf een aantal vragen over het inleveren van restafval. We hebben allereerst gevraagd hoe respondenten hun restafval inleveren. Inwoners die hun afval in een grijze minicontainer inleveren wonen in laagbouw en hebben de mogelijkheid om hun gft-afval en grof tuinafval te scheiden. Inwoners die gebruik maken van een ondergrondse- of een verzamelcontainer hebben deze mogelijkheid niet. Ze wonen in hoogbouw. In de rest van de rapportage onderscheiden we deze twee groepen: laagbouw (aparte grijze containers) en hoogbouw (gezamenlijke containers).



Afvalinzameling in Groningen 2015

Ruim de helft van de respondenten geeft aan dat ze hun restafval inleveren via een ondergrondse container. Een kleine groep van vijf procent maakt gebruik van een verzamelcontainer. Ruim 40 procent maakt voor het inleveren van restafval gebruik van een grijze minicontainer.

Tabel 2.1 Verdeling omvang huishoudens

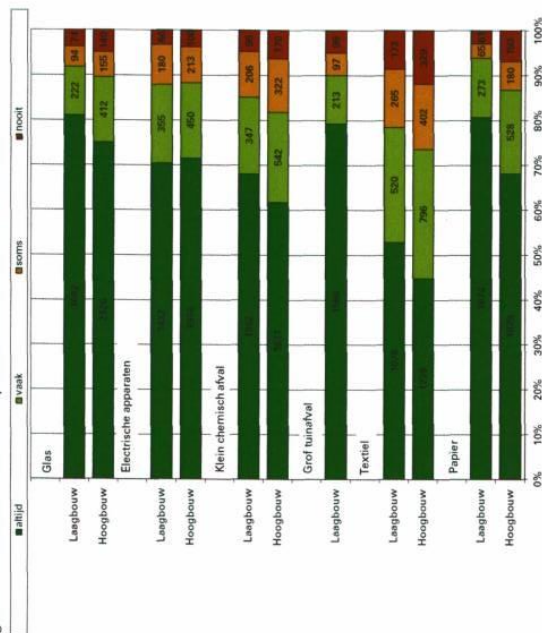
Hoe levert u uw restafval in?	Aantal	Percentage	Praktijk
Via een grijze minicontainer	2101	42%	32%
Via een ondergrondse	2591	52%	60%
Via een verzamelcontainer	242	5%	8%
Anders	10	0%	0%
Totaal	4944	100%	100%

Vervolgens hebben we aan de respondenten gevraagd in hoeverre ze verschillende soorten afval scheiden van het restafval. Figuur 2.1 geeft weer in hoeverre respondenten verschillende soorten afval scheiden van het restafval. Het scheiden van gft-afval en grofvuil wordt besproken in paragraaf 2.3 en 2.4.

De verschillen tussen de bewoners van hoog- en laagbouw zijn klein. Glas wordt door ongeveer 90 procent van de bewoners altijd of vaak gescheiden van het restafval. Elektrische apparaten worden eveneens door bijna alle respondenten gescheiden van het restafval. Klein chemisch afval wordt minder gescheiden; 80 tot 85 procent scheidt dit afval altijd of vaak. Textiel wordt het minste gescheiden, ongeveer 50 procent geeft aan textiel altijd te scheiden van het restafval. Hierbij scheiden bewoners van laagbouw meer textiel dan bewoners van hoogbouw.

Tot slot wordt papier meer gescheiden door bewoners van laagbouw (80 procent) tegenover 70 procent van de bewoners van hoogbouw.

Figuur 2.1 In hoeverre scheiden respondenten hun afval van het restafval?



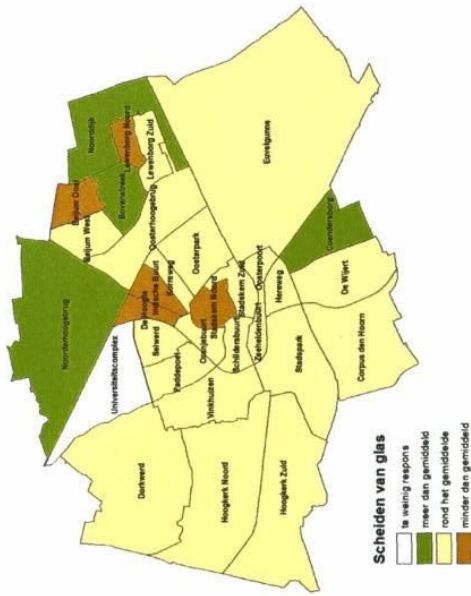
Op bovenstaande stellingen heeft resp. 0% tot 5% met 'geen antwoord' of 'weet niet' gereageerd.

Afvalinzameling in Groningen 2015

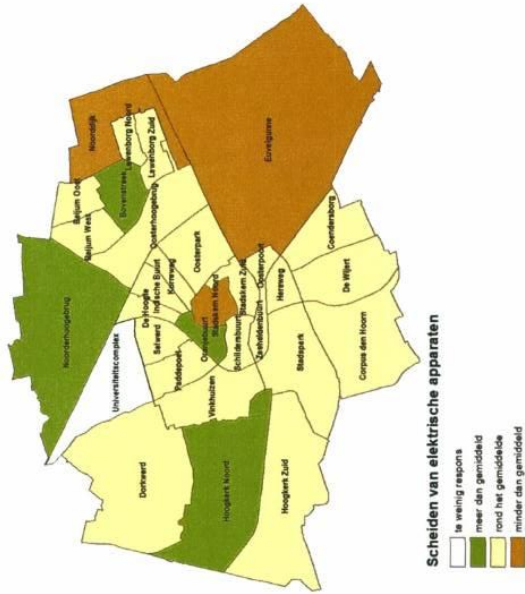
We hebben voor de verschillende afvalstromen de verschillen per wijk bekeken. We hebben gekeken of bepaalde afvalstromen meer of minder dan gemiddeld worden gescheiden in een bepaalde wijk. Bewoners van Noorderhoogebrug, Noorddijk, de Bovenstreek en Coendersborg scheiden hun glas meer dan gemiddeld van het restafval. In Beijum Oost, Lewenborg Noord, De Hoogte, Indische buurt en Stads Kern Noord wordt het glas minder dan gemiddeld van het restafval gescheiden. Elektrische apparaten worden meer gescheiden in Noorderhoogebrug, Bovenstreek, de Oranjebuurt en Hoogkerk noord. In Noorddijk, Euvelgunne en Stads Kern noord scheidt men elektrische apparaten minder dan gemiddeld.



Figuur 2.2 Scheiden van glas



Figuur 2.3 Scheiden van elektrische apparaten

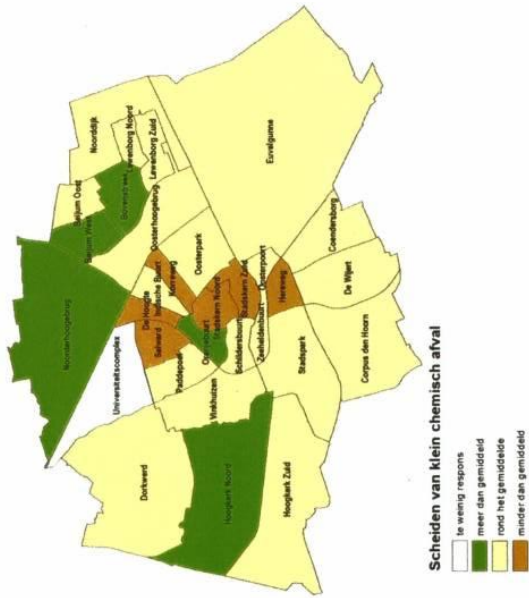


Afvalinzameling in Groningen 2015

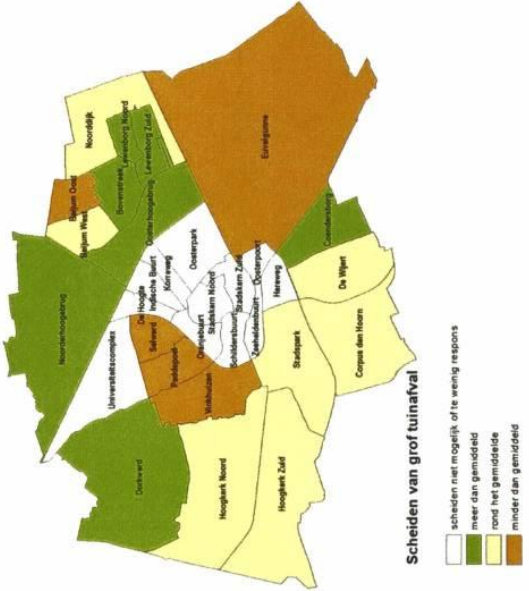
Klein chemisch afval wordt minder gescheiden in de binnenstad en een aantal wijken hieromheen (Selwerd, de Hoogte, Korreweg en Hereweg). In de Oranjobuurt, Noorderhoogebrug, Hoogkerk Noord, Beijum Noord en Bovenstreek wordt klein chemisch afval meer dan gemiddeld gescheiden. Grof tuinafval kan alleen gescheiden worden in laagbouw woningen. In Vinkhuizen, Paddepoel, Selwerd, Beijum Noord en Euvelgunne scheidt men dit minder. In Noorderhoogebrug, Dorkwerd, Oosterhoogebrug, Bovenstreek, Lewenborg en Coendersborg wordt grof tuinafval meer gescheiden dan gemiddeld.



Figuur 2.4 Scheiden van klein chemisch afval



Figuur 2.5 Scheiden van grof tuinafval



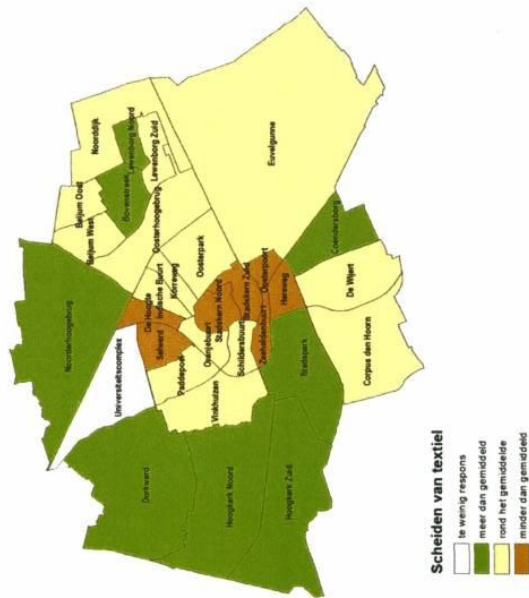


Afvalinzameling in Groningen 2015

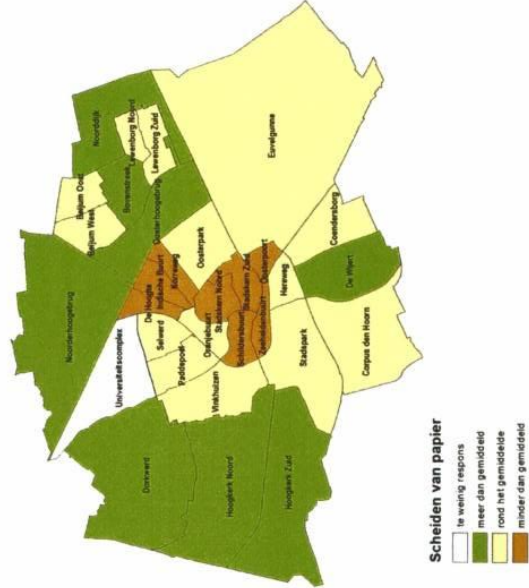
Textiel en papier worden meer dan gemiddeld gescheiden in de wijken verder van het centrum (onder andere Noorderhoogebrug, Dorkwerd, Hoogkerk en Stadspark). Rond het centrum scheidt men papier en textiel minder (onder andere Stadskern, Oosterpoort, Selwerd, Zeeheldenbuurt en de Hoogte).



Figuur 2.6 Scheiden van textiel



Figuur 2.7 Scheiden van papier

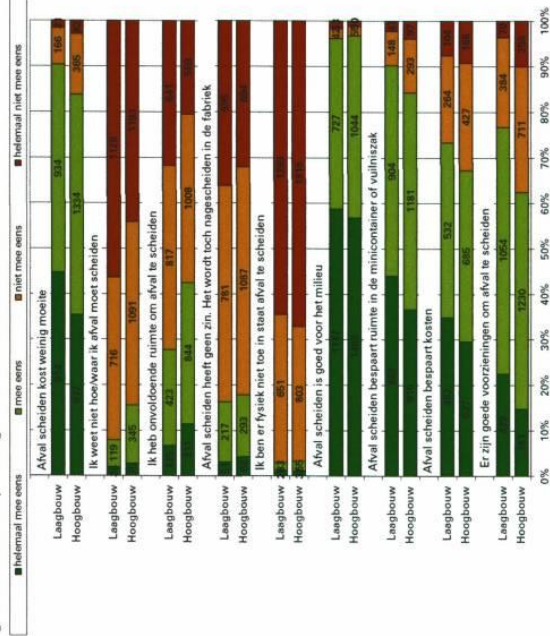


We hebben de stellingen uit figuur 2.8 voorgelegd aan alle respondenten. Tussen de 80 en 90 procent van de respondenten geeft aan dat afval scheiden weinig moeite kost, dat het goed is voor het milieu, dat het ruimte bespaart in de vuilniszak of container en dat ze weten hoe en waar ze afval moeten scheiden.

Ook zegt bijna iedereen er fysiek toe in staat te zijn afval te scheiden. Ruim twee derde van de respondenten geeft aan dat afval scheiden kosten bespaart. Ongeveer 15 procent is van mening dat afval scheiden geen zin heeft omdat het toch wordt na gescheiden in de fabriek. Niet iedereen heeft voldoende ruimte om afval te scheiden, 40 procent van de bewoners van hoogbouw geven aan dat ze onvoldoende ruimte hebben om afval te scheiden. Bewoners van laagbouw geven dit iets minder vaak aan, ongeveer een kwart geeft aan onvoldoende ruimte te hebben.

Bijna 80 procent van de bewoners van laagbouw geven aan dat er goede voorzieningen zijn om afval te scheiden. Ongeveer 60 procent van de bewoners van hoogbouw deelt deze mening. Deze bewoners zijn minder tevreden over de voorzieningen die ze hebben.

Figuur 2.8 Reacties op stellingen over het scheiden van afval



Op de stelling over het na scheiden van afval heeft 22% met 'geen antwoord' of 'weet niet' gereageerd. Op de stellingen over het besparen van kosten door het scheiden van afval heeft 33% en 35% met 'geen antwoord' of 'weet niet' gereageerd. Op de overige stellingen heeft 0% tot 7% met 'geen antwoord' of 'weet niet' gereageerd.

Afvalinzameling in Groningen 2015

### 2.3 Groente-, fruit- en tuinafval (gft)

We hebben aan alle respondenten die wonen in laagbouw een aantal vragen gesteld over het scheiden van groente-, fruit en tuinafval van het restafval. Deze bewoners hebben een groene container tot hun beschikking om dit afval te gescheiden aan te bieden.

Tabel 2.2 Scheiden van gft-afval

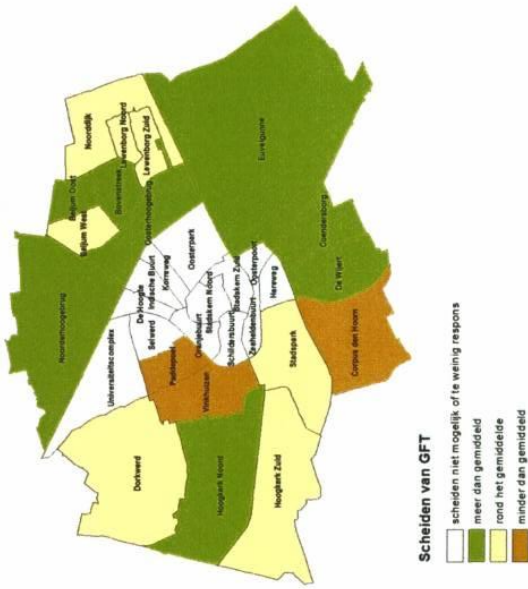
In welke mate houdt u gft-afval gescheiden van het restafval?	Aantal	Percentage
Altijd	865	42%
Vaak	597	29%
Soms	304	15%
Nooit	280	14%
Totaal	2050	100%

Uit bovenstaande tabel blijkt dat ruim 40 procent van de bewoners van laagbouw gft-afval altijd scheidt van het restafval. Bijna 30 procent scheidt het vaak. Daarnaast geeft bijna 30 procent aan gft-afval soms of nooit te scheiden.

In figuur 2.9 is te zien dat gft-afval minder gescheiden wordt in Paddepoel, Vinkhuizen en Corpus den Hoorn. In Hoogkerk noord, de Wijert, Coendersborg, Euvelgunne, Oosterhoogebrug, Bovenstreek, Beijum oost en Noorderhoogebrug wordt gft-afval meer dan gemiddeld gescheiden.



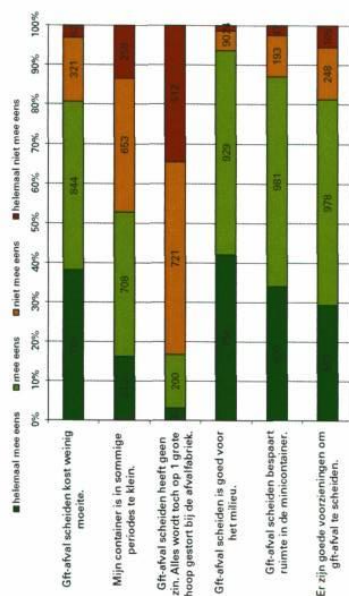
Figuur 2.9 Scheiden van gft-afval



De meeste respondenten zijn positief over het scheiden van gft-afval (zie figuur 2.10). Ongeveer 80 procent van de respondenten vindt dat het scheiden van gft-afval weinig moeite kost en dat er goede voorzieningen zijn om gft-afval te scheiden. Bijna 95 procent vindt het scheiden van gft-afval goed voor het milieu. Ruim 85 procent geeft aan dat het scheiden ruimte bespaart in de minicontainer. Het enige minpuntje is de ruimte in de container voor het gft-afval; ruim de helft vindt de container voor gft-afval in sommige periodes te klein.

Afvalinzameling in Groningen 2015

Figuur 2.10 Reacties op stellingen over het scheiden van gft-afval



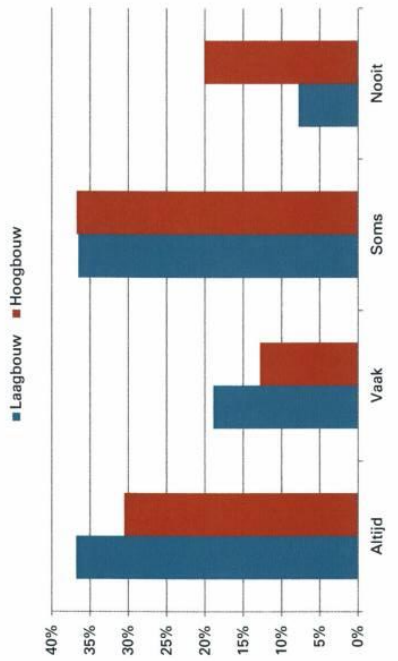
Op de stelling dat het scheiden van gft afval geen zin heeft en dat het goed is voor het milieu heeft 28% en 12% met 'geen antwoord' of 'weet niet' gereageerd. Op de overige stellingen heeft 3% tot 10% met 'geen antwoord' of 'weet niet' gereageerd.



**2.4 Grofvuil**

In deze paragraaf behandelen we de vragen die zijn gesteld over grofvuil. 'Brengt u uw grofvuil wel eens naar het afvalbrengstation', is de eerste vraag die we hebben gesteld. In onderstaande figuur zijn de reacties op deze vraag en de verschillen in antwoorden voor de bewoners van hoog- en laagbouw weergegeven.

Figuur 2.11 Grofvuil wegbrengen

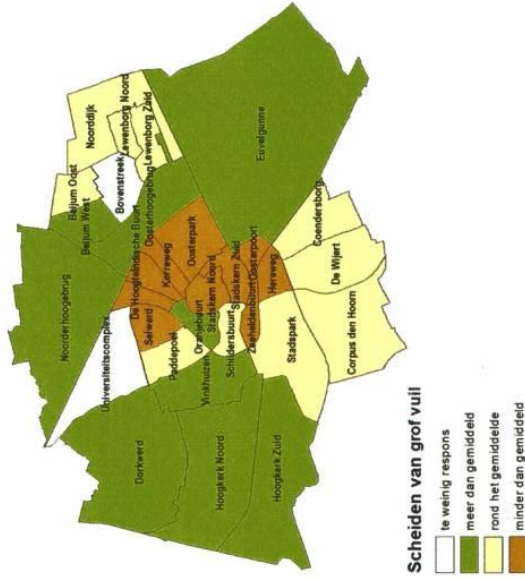


Uit bovenstaande figuur blijkt dat 48 procent zijn grofvuil altijd of vaak naar het afval brengstation brengt. Maar de meeste mensen, 51 procent, brengen hun grofvuil slechts soms of nooit naar het afval brengstation. In de toelichtingen is regelmatig aangegeven dat er geen mogelijkheid is om het grofvuil te brengen doordat een groot aantal respondenten niet over een auto beschikt.

We zien duidelijk terug dat bewoners van laagbouw hun grofvuil vaker dan bewoners van hoogbouw naar het afvalbrengstation brengen.

In figuur 2.12 is weergegeven in welke mate bewoners van een bepaalde wijk hun grofvuil wegbrengen. In de oostelijke en westelijke wijken brengen bewoners hun grofvuil gemiddeld vaak naar het afvalbrengstation. In het centrum brengen bewoners hun grofvuil beneden gemiddeld vaak naar het afvalbrengstation.

Figuur 2.12 Grofvuil wegbrengen per wijk



Afvalinzameling in Groningen 2015



We hebben in tabel 2.3 de redenen om het grofvuil niet naar het afval brengstation te brengen weergegeven. De helft van de respondenten die het afval soms of nooit naar het afvalbrengstation brengt geeft aan dat ze praktisch nooit grofvuil hebben. Daarnaast geeft een kwart aan dat ze geen auto of ander vervoer hebben om het grofvuil weg te brengen. Dit argument gaat meer op voor bewoners van hoogbouw dan voor bewoners van laagbouw.

Tabel 2.3 Reden om grofvuil niet naar het afvalbrengstation te brengen

Wat is de belangrijkste reden voor u om uw grofvuil niet (altijd) naar het afvalbrengstation te brengen?	Laagbouw	Percentage	Hoogbouw	Percentage
Ik heb praktisch nooit grofvuil	490	57%	723	49%
Ik heb geen vervoersmogelijkheid om het grofvuil weg te brengen	155	18%	451	31%
Ik breng mijn grofvuil naar een kringloopwinkel	126	15%	146	10%
Het afvalbrengstation is te ver weg	23	3%	52	3%
Anders, namelijk	69	8%	100	7%
Totaal	373	100%	749	100%

**2.5 Diftar en Omgekeerde inzameling**

**Diftar**

Een manier om het scheiden van afval te stimuleren is om Stadlers met veel restafval meer te laten betalen voor afvalverwijdering dan Stadlers met minder restafval. Dit wordt Diftar genoemd en gaat uit van het principe 'de vervuiler betaalt, de voorkomer bespaart'. Diftar is in veel Nederlandse gemeenten ingevoerd. In de huidige paragraaf behandelen we een aantal vragen welke we in de enquête hebben gesteld over Diftar. Allereerst hebben we gevraagd in hoeverre de respondenten het eens zijn met de stelling 'ik vind Diftar een goed principe'.

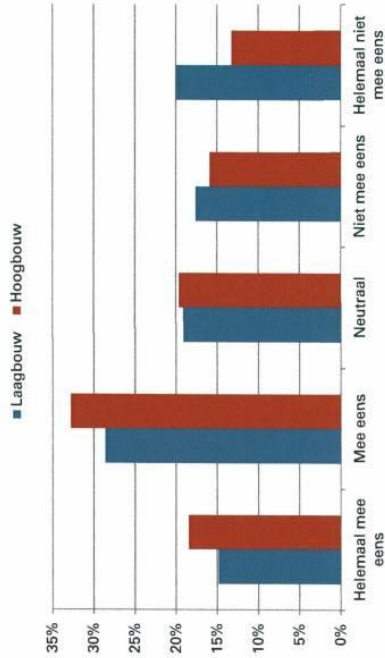
In totaal is 45 procent het eens met de genoemde stelling. Bijna 20 procent staat neutraal tegenover deze stelling. Daarnaast is ruim 30 procent het niet mee eens met de stelling 'ik vind Diftar een goed principe'. Over het algemeen vinden meer bewoners van hoogbouw Diftar een goed principe. Bewoners van laagbouw zijn het meer oneens met de stelling.

Vervolgens hebben we aan de respondenten die Diftar een goed principe lijkt gevraagd waarom ze het eens zijn met het principe van Diftar. Ook de respondenten die er neutraal tegenover en zij die het oneens zijn met de stelling hebben we naar hun argumenten gevraagd.

Tabel 2.4 Eens met Diftar

Waarom bent u het eens met Diftar?	Laagbouw	Percentage	Hoogbouw	Percentage
Dit is een eerlijker verdeling van kosten want de vervuiler betaalt	534	65%	830	63%
Stadlers gaan minder restafval produceren	114	14%	220	17%
Er worden meer waardevolle soorten afval gescheiden	102	12%	152	12%
Afvalverwijdering wordt goedkoper voor mij	57	7%	90	7%
Anders	14	2%	25	2%
Totaal	821	100%	1317	100%

Figuur 2.13 Diftar een goed principe



Ongeveer 45 procent vindt Diftar een goed principe. Van deze groep vindt ruim 60 procent vindt Diftar een goed principe omdat 'ze het een eerlijker verdeling van de kosten vinden, want de vervuiler betaalt'. Ook verwacht ongeveer 15 procent dat Stadlers minder restafval gaan produceren bij invoering van Diftar.

Afvalinzameling in Groningen 2015

Van de respondenten staat 20 procent neutraal tegenover Diftar. Van deze groep geeft 45 procent aan dat ze nu te weinig van Diftar weten om er een mening over te hebben. Bijna een kwart van de respondenten geeft aan dat ze het idee goed vinden, maar twijfelen of het te realiseren is. Ook hier verschillen de argumenten van bewoners van laag- en hoogbouw weinig. Er lijkt een grote groep te zijn die te weinig informatie heeft of twijfelt overal de haalbaarheid. In principe staan ze niet negatief tegenover het principe.

Er zijn verschillen te zien tussen de bewoners van hoog- of laagbouw op het principe van Diftar. Bewoners van hoogbouw zijn het meer eens met de stelling. De argumenten van bewoners van laag- en hoogbouw om het met Diftar eens of oneens te zijn verschillen weinig.

Tabel 2.5 Neutraal tegenover Diftar

Waarom staat uw neutraal tegenover Diftar?	Laagbouw	Percentage	Hoogbouw	Percentage
Ik weet nu te weinig af van Diftar om een mening te hebben	161	45%	223	45%
Het idee is goed maar ik twijfel of het te realiseren is	79	22%	114	23%
Het hangt af van wat het mij gaat kosten	71	20%	89	18%
Anders	44	12%	75	15%
Totaal	355	100%	501	100%

Ruim 30 procent van de respondenten vindt Diftar geen goed idee. Van de respondenten die Diftar geen goed principe vinden, is bijna drie kwart van mening dat het leidt tot ongewenst gedrag (bijvoorbeeld illegaal dumpen van afval langs wegen of in openbare afvalbakken).

Tabel 2.6 Oneens met Diftar

Waarom bent u het oneens met Diftar?	Laagbouw	Percentage	Hoogbouw	Percentage
Het leidt tot ongewenst gedrag (bijv. illegaal dumpen van afval)	547	76%	538	72%
Afval scheiden moet je op een andere manier stimuleren	95	13%	106	14%
Afvalverwijdering wordt duurder voor mij	41	6%	47	6%
Anders	37	5%	54	7%
Totaal	720	100%	745	100%





**Omgekeerde inzameling**

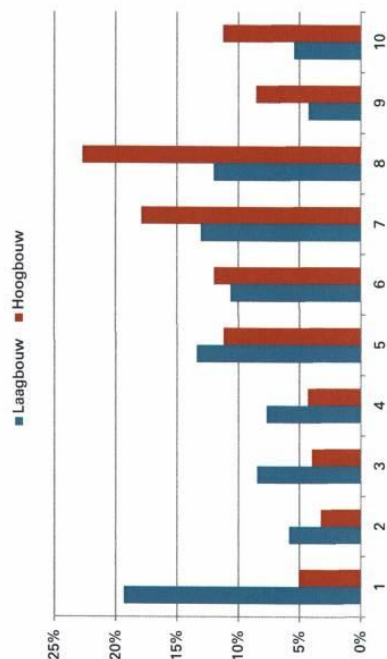
Vervolgens hebben we naar de meningen gevraagd over omgekeerde inzameling. Omgekeerde inzameling is een andere manier om het scheiden van afval te stimuleren door de waardevolle soorten afval aan huis in te zamelen en het restafval door alle Stadlers naar ondergrondse containers in de wijk te laten brengen. Omgekeerde inzameling wordt door steeds meer Nederlandse gemeenten ingevoerd.

We hebben respondenten gevraagd wat ze vinden van het principe van omgekeerde inzameling.

Bewoners van laagbouw geven een gemiddelde score van 4,9 op het idee van omgekeerde inzameling. Bewoners van hoogbouw geven duidelijk een meer positieve score, namelijk een 6,6. Het verschil in beoordeling valt duidelijk af te lezen uit bovenstaande figuur.

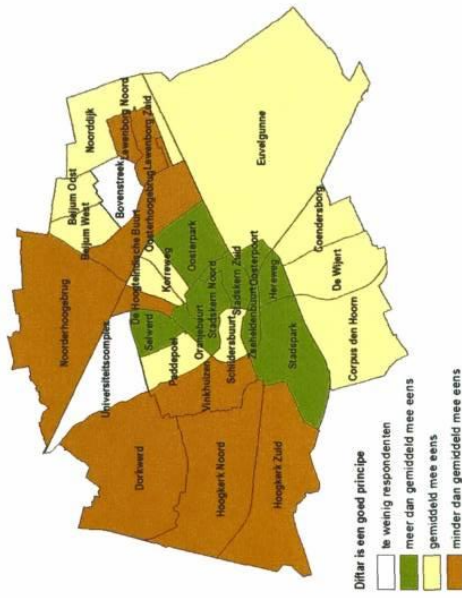
Respondenten konden een score geven van 1 (heel erg negatief) tot 10 (heel erg positief). De helft van de respondenten is positief over het principe. Ze geven een score van 7 tot en met 10. Bijna 40 procent is negatief over het principe. Ze geven een score van 1 tot en met 5. Het gemiddelde cijfer dat de respondenten geven is een krappe 6 (5,9).

Figuur 2.14 Beoordeling omgekeerde inzameling



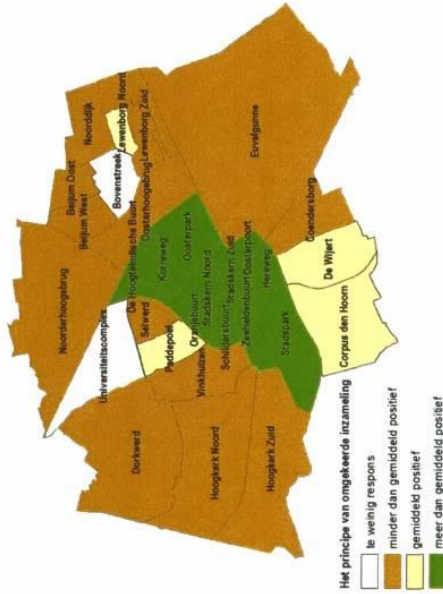
Afvalinzameling in Groningen 2015

Figuur 2.15 Kaartje principe Diftar



In figuur 2.15 is af te lezen in hoeverre de respondenten het eens met de stelling: 'Ik vind Diftar een goed principe'. In de wijken in het Centrum zoals: de Oranjebuurt, Selwerd, Oosterpark, Oosterpoort, Zeeheldenbuurt, Stadspark en de Hereweg zijn de respondenten het meer dan gemiddeld eens met deze stelling. Minder dan gemiddeld eens met de stelling zijn ze in de oostelijke wijken zoals Hoogkerk, Dorkwerd en Vinkhuizen. Ook in Noorderhoogebrug, Indische buurt, Oosterhoogebrug en Lewenberg zijn ze het minder dan gemiddeld eens met de stelling.

Figuur 2.16 Kaartje Omgekeerde inzameling



In figuur 2.16 zijn de reacties af te lezen op het principe van omgekeerde inzameling. In de wijken rond het centrum scoren bewoners gemiddeld positiever. In de buitenwijken zijn de respondenten minder positief over het principe van omgekeerde inzameling.



## 2.6 Toekomstscenario's

We hebben vervolgens vier scenario's over de inzameling van huishoudelijk afval geschetst. We hebben respondenten gevraagd wat ze vinden van de verschillende scenario's wat betreft de inzameling van huishoudelijk afval voor de komende jaren. Allereerst geven we de verschillen weer tussen bewoners van laag- en hoogbouw. Aan het einde van de paragraaf presenteren we de verschillende reacties per wijk.

We hebben de volgende scenario's voorgelegd:

### 1. Geen verandering

Het blijft zoals het nu is, want de inzameling is prima geregeld. De reacties van de respondenten op dit scenario zijn terug te zien in figuur 2.17.

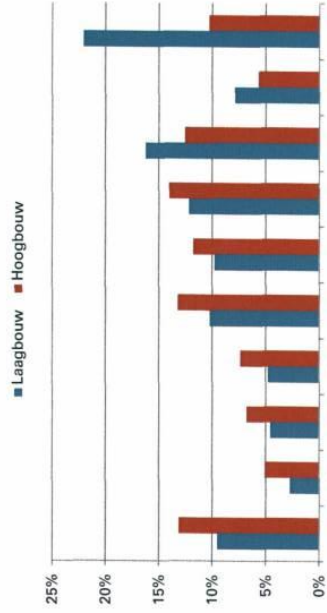
Bewoners van laagbouw geven een gemiddelde score van 6,6 op het idee van omgekeerde inzameling. Bewoners van hoogbouw geven duidelijk een minder positieve score, namelijk een 5,6.

### 2. Meer voorzieningen

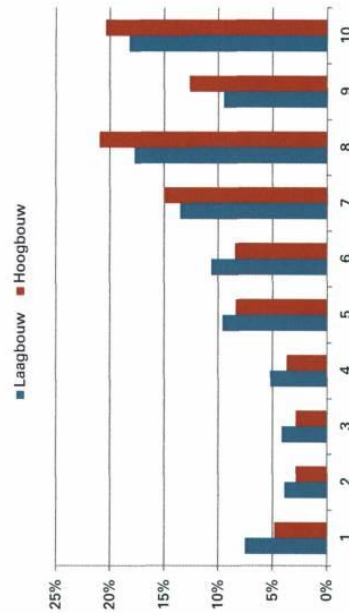
Het blijft in grote lijnen zoals het nu is. Wel komen er meer voorzieningen dichtbij huis waar ik mijn waardevol afval (bijv. papier, glas, textiel) naartoe kan brengen. De reacties op dit scenario zijn te vinden in figuur 2.18.

Bewoners van laagbouw geven een gemiddelde score van 6,6 op het idee van meer voorzieningen. Bewoners van hoogbouw geven duidelijk een meer positieve score, namelijk een 7,1. Opvallend is dat alle respondenten, zowel de bewoners van hoogbouw als de bewoners van laagbouw positief oordelen over dit scenario.

Figuur 2.17 Toekomstscenario Geen verandering



Figuur 2.18 Toekomstscenario Meer voorzieningen



3. Invoering Diftar

De inzameling blijft zoals het nu is. Diftar wordt ingevoerd waardoor het duurder is om veel waardevol afval in de grijze container / ondergrondse container te gooien en goedkoper is om waardevol afval te scheiden. De reacties op dit scenario zijn af te lezen in figuur 2.19.

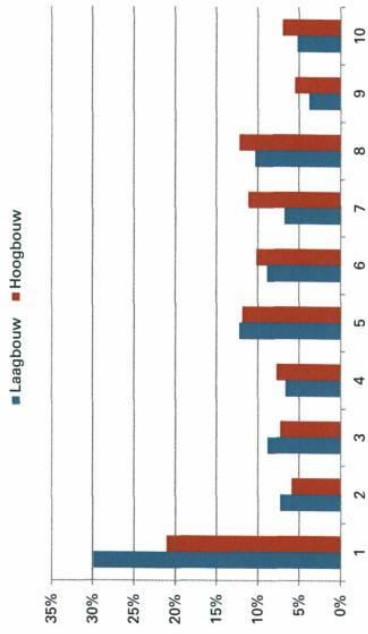
Bewoners van laagbouw geven een gemiddelde score van 4,2 op de invoering van Diftar. Bewoners van hoogbouw scoren eveneens een onvoldoende, namelijk een 5,0. Beide groepen reageren negatief op dit scenario. Eerder bleek dat respondenten neutraal reageren omdat ze er te weinig van af weten. Een grote groep reageert negatief omdat ze vermoeden dat de invoering van Diftar leidt tot ongewenst gedrag, zoals het dumpen van afval.

4. Invoering omgekeerde inzameling

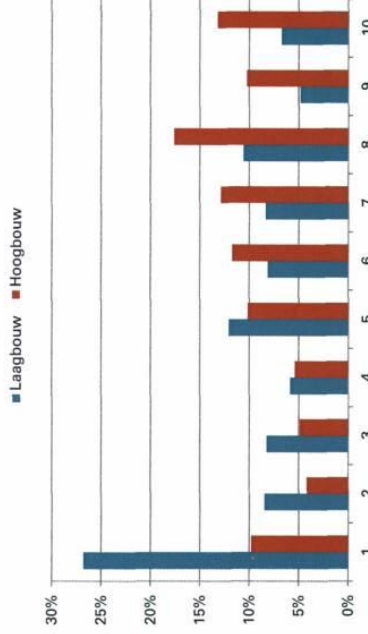
Omgekeerde inzameling wordt ingevoerd waarbij de waardevolle soorten afval aan huis ingezameld worden en het restafval door alle Stadlers naar ondergrondse containers in de wijk wordt gebracht. De reacties op dit laatste scenario zijn af te lezen in figuur 2.20.

Bewoners van laagbouw geven een gemiddelde score van 4,5 op de invoering van Diftar. Bewoners van hoogbouw scoren duidelijk positiever, namelijk een 6,3.

Figuur 2.19 Toekomstscenario Diftar



Figuur 2.20 Toekomstscenario Omgekeerde inzameling





Afvalinzameling in Groningen 2015

Uit bovenstaande figuren valt af te lezen dat respondenten het meest enthousiast zijn over het scenario 'Meer voorzieningen'. In tabel 2.7 is de gemiddelde score te zien van de vier scenario's.

**Bewoners van laagbouw**

Voor de bewoners van laagbouw geldt dat ze het meest positief zijn over 'Meer voorzieningen' en 'Geen verandering'. Regelmatig is door respondenten aangegeven dat ze graag plastic zouden willen scheiden. Dit is door respondenten waarschijnlijk meegenomen in deze beoordelingen.

Over 'Omgekeerde inzameling' en 'Diftar' zijn deze respondenten duidelijk negatief.

**Bewoners van hoogbouw**

De bewoners van hoogbouw scoren eveneens het meest positief op het scenario 'Meer voorzieningen'. Ook hier geldt dat regelmatig in de toelichtingen is aangegeven dat bewoners de mogelijkheid zouden willen krijgen om plastic te scheiden. De bewoners van hoogbouw missen tevens de mogelijkheid om gft afval te scheiden.

Op een tweede plaats volgt bij de bewoners van hoogbouw het scenario van 'Omgekeerde inzameling'. Over het scenario 'Geen verandering' en 'Diftar' zijn deze bewoners negatief, maar het negatieve oordeel is minder groot dan het oordeel van de bewoners van laagbouw.

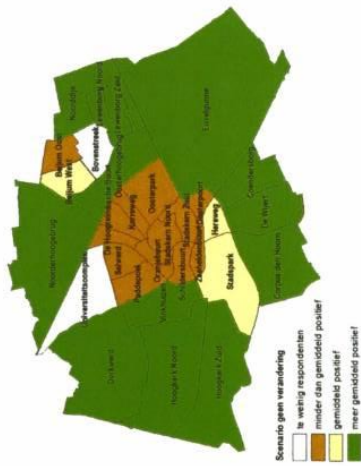


Tabel 2.7 Gemiddelde scores toekomstscenario's

Toekomstscenario's	Laagbouw gemiddelde	Hoogbouw gemiddelde
Meer voorzieningen	6,6	7,2
Geen verandering	6,6	5,6
Omgekeerde inzameling	4,5	6,3
Diftar	4,3	5,0

Afvalinzameling in Groningen 2015

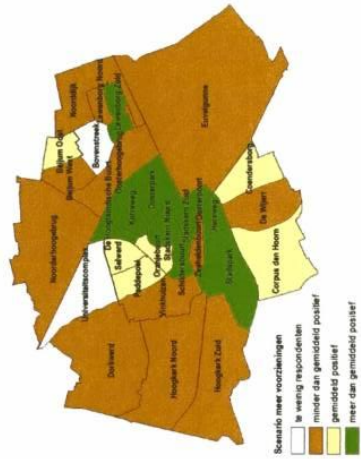
Figuur 2.21 Kaartje Toekomstscenario Geen verandering



In figuur 2.21 tot en met 2.24 zijn de oordelen over de verschillende toekomst scenario's weergegeven per wijk.

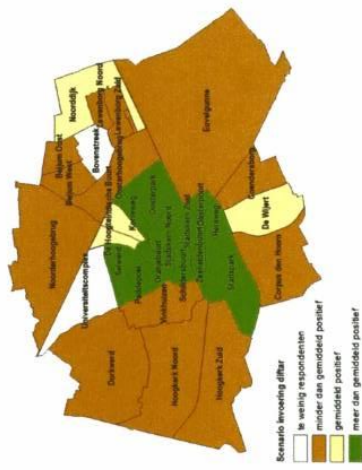
In figuur 2.21 zien we dat de bewoners van de buitenwijken het meest positief zijn over het toekomstscenario waarin er geen veranderingen op het gebied van de afvalinzameling plaatsvinden. Deze bewoners zijn het meest tevreden over de manier waarop de afvalinzameling op dit moment plaatsvindt. In de centrum wijken zijn de bewoners het minst positief over dit scenario. Ze zien liever een aantal veranderingen in de afvalinzameling.

Figuur 2.22 Kaartje Toekomstscenario Meer voorzieningen

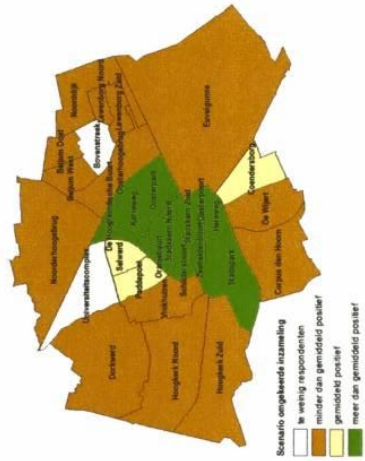


In figuur 2.22 valt af te lezen dat de bewoners van de centrum wijken meer dan gemiddeld positief zijn over het invoeren van meer voorzieningen. In de buiten wijken zijn ze minder dan gemiddeld positief over het uitbreiden van het aantal voorzieningen voor afvalinzameling.

Figuur 2.23 Kaartje Toekomstscenario Diftar



Figuur 2.24 Toekomstscenario Omgekeerde inzameling



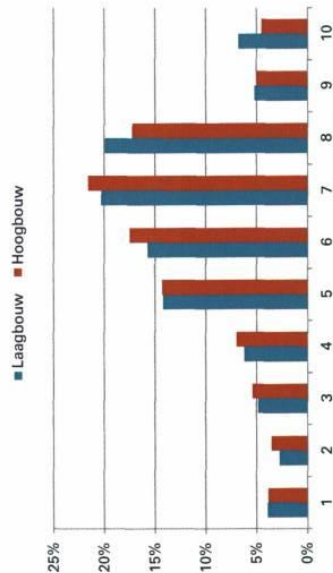
In figuur 2.23 en 2.24 lezen we dat de bewoners van de centrum wijken meer dan gemiddeld positief oordelen over Diftar en Omgekeerde inzameling. De bewoners van de buitenwijken scores minder dan gemiddeld positief.

**2.7 Informatievoorziening**

We hebben vervolgens gevraagd wat de respondenten vinden van de gemeentelijke informatievoorziening over de afvalinzameling.

Uit bovenstaande tabel valt af te lezen 50 procent van de respondenten een positieve score geeft (7 tot en met 10). Een groep van 33 procent geeft een negatieve score (1 tot en met 5). Bewoners van laagbouw geven een gemiddelde score van 6,3 op de informatievoorziening. Bewoners van hoogbouw scoren een 6,1. De verschillen tussen beide groepen (hoogbouw en laagbouw) zijn klein.

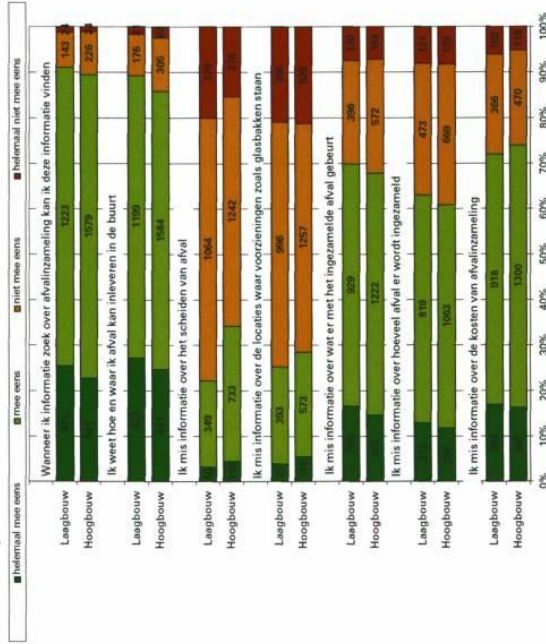
Figuur 2.25 Informatievoorziening



De meeste respondenten weten waar ze informatie kunnen vinden over afvalinzameling en ze weten hoe en waar ze het afval kunnen inleveren.

Ruim 70 procent geeft aan dat ze geen informatie missen over het scheiden van afval of over de locaties waar voorzieningen zoals glasbakken staan. Veel respondenten zouden wel meer informatie willen over wat er met het afval gebeurt, hoeveel er wordt ingezameld en wat de kosten van afvalinzameling zijn. De verschillen in de reacties van bewoners van hoog- en laagbouw op onderstaande stellingen zijn klein.

Figuur 2.26 Reacties op de stellingen over de informatievoorziening over afvalinzameling



Op beide bovenstaande stellingen heeft resp. 2% tot 18% met 'geen antwoord' of 'weet niet' gereageerd.

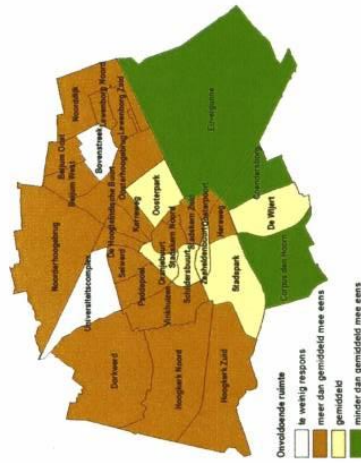
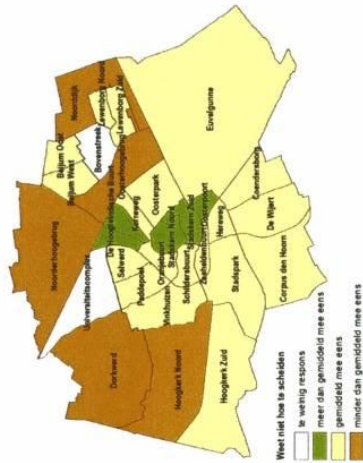
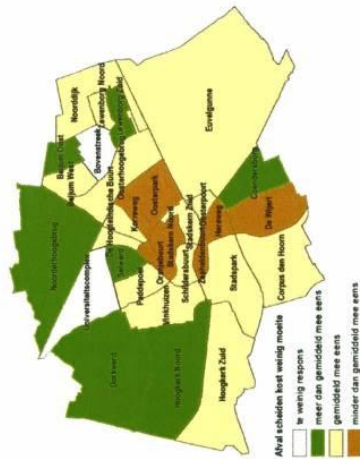


Afvalinzameling in Groningen 2015

## Bijlagen

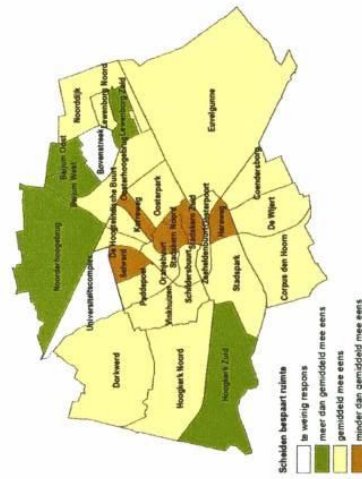
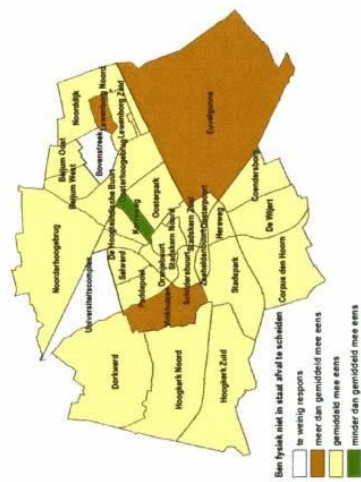
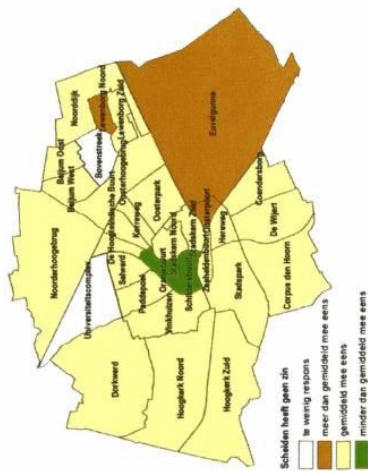
In de bijlagen zijn allereerst de negen kaartjes te vinden waarin de reacties op onderstaande stellingen over afvalscheiding per wijk zijn weergegeven.

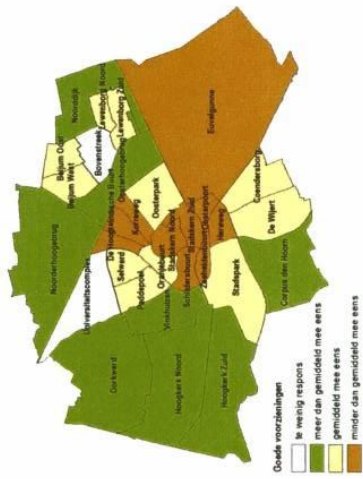
- Afval scheiden kost weinig moeite.
- Ik weet niet hoe/waar ik afval moet scheiden.
- Ik heb onvoldoende ruimte om afval te scheiden.
- Afval scheiden heeft geen zin. Het wordt toch nagescheiden in de fabriek.
- Ik ben er fysiek niet toe in staat afval te scheiden.
- Afval scheiden is goed voor het milieu.
- Afval scheiden bespaart ruimte in de minicontainer of vuilniszak.
- Afval scheiden bespaart kosten.
- Er zijn goede voorzieningen om afval te scheiden.



# Collegelief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

Afvalinzameling in Groningen 2015



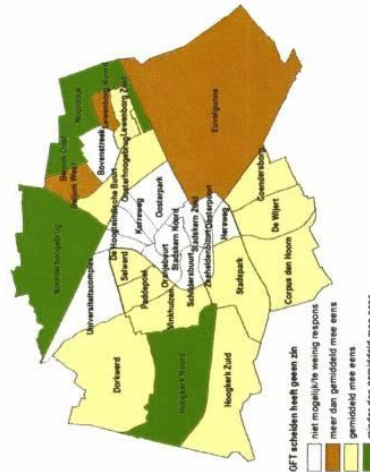
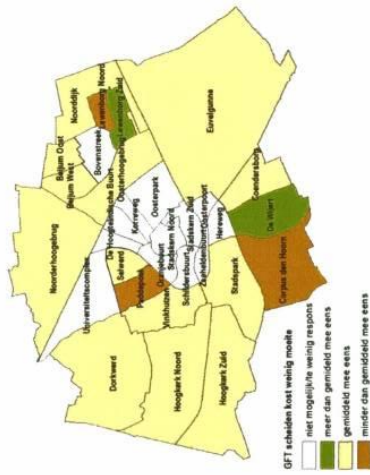


# Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

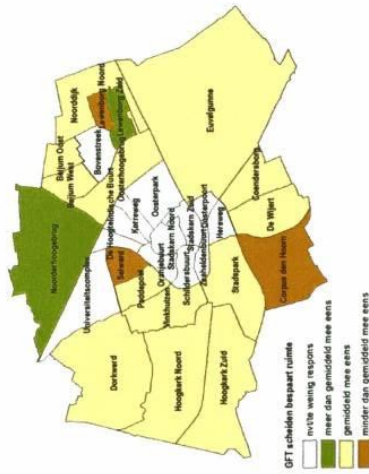
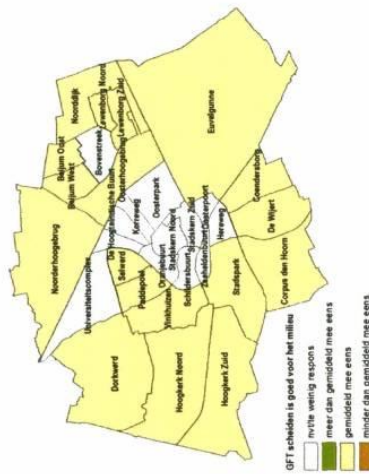
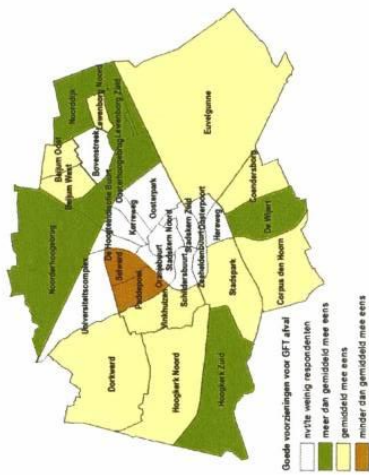
Afvalinzameling in Groningen 2015

Vervolgens zijn zes kaartjes te zien die de resultaten per wijk weergeven van de reacties op onderstaande stellingen over het scheiden van gft afval.

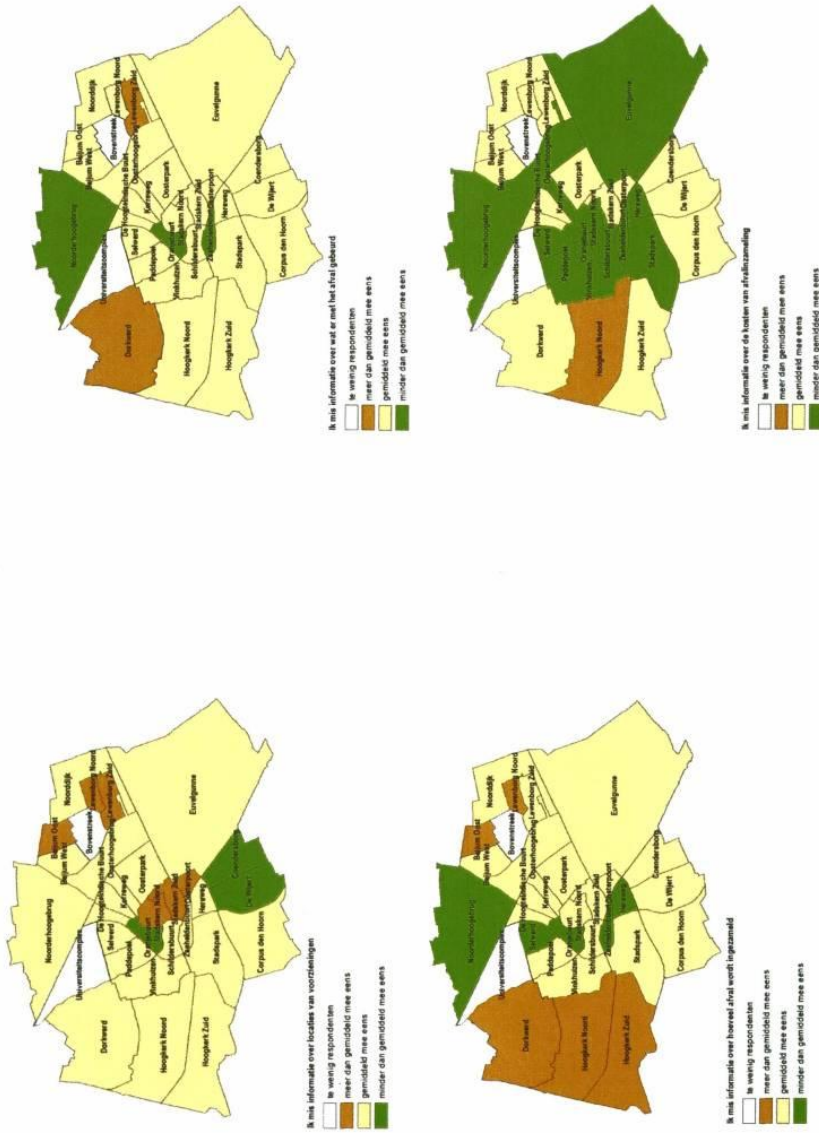
- Gft-afval scheiden kost weinig moeite.
- Mijn container is in sommige periodes te klein.
- Gft-afval scheiden heeft geen zin. Alles wordt toch op 1 grote hoop gestort bij de afvalfabriek.
- Gft-afval scheiden is goed voor het milieu.
- Gft-afval scheiden bespaart ruimte in de minicontainer.
- Er zijn goede voorzieningen om gft-afval te scheiden.











## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

38

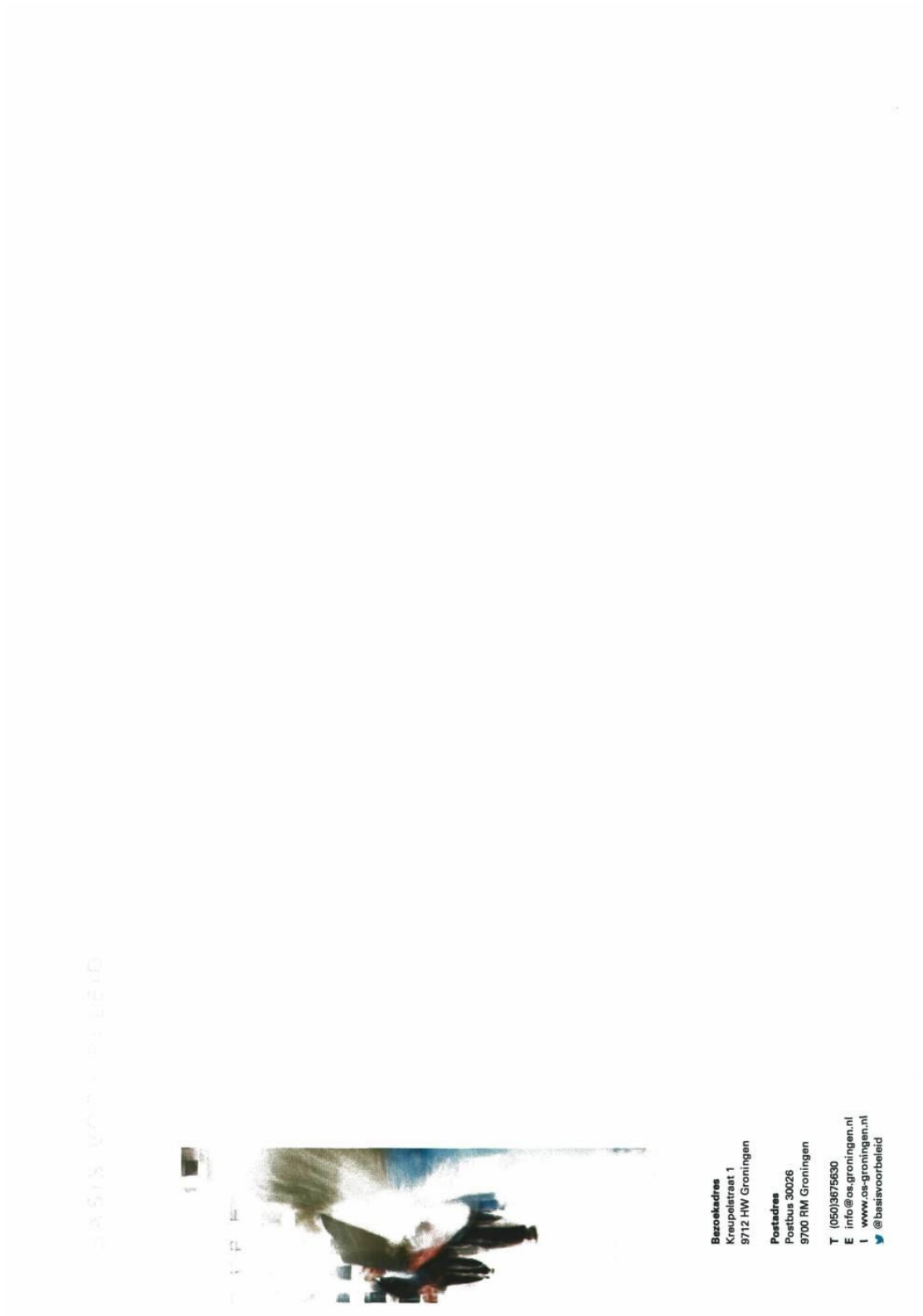


## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

OS

39

## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad





**Discussienota**  
**Op weg naar een afvalloze Stad**

# Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

## 1. Inleiding

Anno 2015 is afval een product waar men niet meer zo snel mogelijk vanaf wil komen maar waar men waarde aan ontleedt. Dat komt door de mondiale ontwikkelingen waardoor grondstoffen schaarser en duurder worden. Dat komt ook door fenomenen zoals de plastic soep, 34 keer de oppervlakte van Nederland, een fenomeen dat velen niet acceptabel vinden. Daarom heeft het Rijk de ambitie uitgesproken dat ze toe wil naar een circulaire economie waar afval, een waardevolle bron van grondstoffen, zo veel mogelijk wordt hergebruikt. De gemeenten hebben een belangrijke rol bij de realisatie van die ambitie.

In ons huidige afvalbeheerplan, Van Afval tot Grondstof, spraken we in 2011 al uit dat we het Groningse huishoudelijk afval zo veel mogelijk wilden hergebruiken als grondstof. Ons hoofddoel was dat in 2015 52% van het huishoudelijk afval dat vrijkomt in onze gemeente werd hergebruikt en dat ál het huishoudelijk afval wordt hergebruikt in 2025. Het doel voor 2015 hebben we gehaald. Daarmee zijn we koploper onder de grootstedelijke gemeenten in Nederland. Nu willen we vervolgstappen zetten zodat onze ambitie voor 2025 haalbaar blijft. Daartoe willen we een nieuw afvalbeheerplan maken voor de periode tussen 2016 en 2020.

Voordat we een nieuw plan maken vinden we het belangrijk om de wensen van betrokkenen te peilen. Om zicht te krijgen in de wensen van Stadgers hebben we een enquête gehouden onder de leden van de Stadspanel Groningen. De uitkomsten daarvan hebben we bijgevoegd als bijlage. We willen ook de wensen van onze gemeenteraad ophalen zodat we goed aan kunnen sluiten bij de ambities van de partij die onze kaders stelt. Daarvoor hebben we deze discussienota opgesteld.

In deze nota gaan we eerst in op de landelijke en lokale ontwikkelingen die relevant zijn voor het thema huishoudelijk afval. Daarna laten we zien hoe effectief het beleid is geweest in de afgelopen periode. Vervolgens verwoorden we de huidige visie voor afval, een visie die voor ons nog net zo actueel is als in de afgelopen jaren. Aansluitend laten we zien welke mogelijkheden we hebben om nog meer huishoudelijk afval te scheiden zodat het weer hergebruikt kan worden. Met vijf varianten laten we zien welke scheidingspercentages de komende jaren te realiseren zijn, welke kosten daaraan verbonden zijn en welk serviceniveau we kunnen bieden aan onze bewoners. Tenslotte geven we aan welk hergebruiksdoel wij willen nastreven.

We hopen dat deze informatie voldoende is zodat onze raad richtinggevende uitspraken kan doen over de koers die de komende jaren gevolgd gaat worden. Deze richtinggevende uitspraken zullen we gebruiken bij de nadere uitwerking van het nieuwe afvalbeheerplan.



# Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

## 2. Landelijk en lokaal context

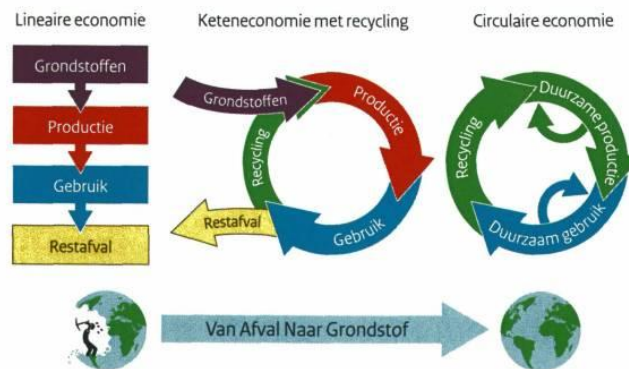
### 2.1 Landelijke context

#### *Grondstoffen schaarste*

Mondiaal en nationaal worden grondstoffen schaarser en duurder. In de vorige eeuw groeide de wereldbevolking sterk en nam de welvaart toe. Aan het einde van de eeuw was het gebruik van fossiele brandstof twaalf keer zo groot en het gebruik van grondstoffen 34 keer zo groot als aan het begin van de eeuw. De Europese Commissie rekende uit dat, als we hulpbronnen op dezelfde wijze blijven gebruiken, we in 2050 twee aardes nodig hebben om in onze behoeftes te voorzien. Daarom heeft de Europese Commissie een stappenplan uitgebracht waarin ze aangeeft hoe ze een efficiënt gebruik van grondstoffen in Europa wil organiseren. Het Rijk heeft dit stappenplan omarmd en heeft de ambitie uitgesproken om te willen gaan voor groene groei.

#### *Van Afval naar Grondstof*

Het Rijk ziet groene groei als een manier om het concurrentievermogen van Nederland te versterken terwijl de belasting van het milieu en de afhankelijkheid van fossiele energie worden verminderd. Om groene groei te realiseren moet het gebruik van grondstoffen worden beperkt en moet Nederland toe naar een circulaire economie. Een van de belangrijke aspecten van een circulaire economie is dat er geen afval meer bestaat. De grondstoffen uit het afval worden namelijk hergebruikt en krijgen zo een economische waarde.



Het Rijk heeft haar ambities over een circulaire economie uitgewerkt in doelen in de nota 'Van Afval naar Grondstof'. Zo moet 65% van het huishoudelijk afval worden hergebruikt in 2015, oplopend tot 75% in 2020, en moet er maximaal 100 kg restafval per inwoner per jaar worden geproduceerd in 2020. Momenteel beziet het Rijk of het reëel is dat deze generieke doelen van toepassing zijn op de grote steden zoals Groningen met meer dan 50% hoogbouw. In 2013 werd namelijk gemiddeld 32% van het huishoudelijk afval gescheiden in deze steden en gemiddeld 285 kg restafval per inwoner per jaar geproduceerd. Een scheidingspercentage van 75% lijkt dan haast onmogelijk voor 2020. Overigens kan het Rijk deze doelen niet verplichtend opleggen.

## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

### ***Raamovereenkomst verpakkingen***

De Europese kaderrichtlijn verpakkingen stelt lidstaten in staat om producenten en importeurs te verplichten om verpakkingen die zij op de markt brengen in te zamelen en te recyclen. In Nederland geldt dit voor glas, papier, hout, metaal en kunststof. Eind 2012 is een Raamovereenkomst verpakkingen afgesloten tussen het Rijk, het verpakkende bedrijfsleven en de VNG. Hierin is de organisatie van de inzameling en bewerking van de bovengenoemde soorten verpakkingen bepaald. Een belangrijk aspect is dat gemeenten een vergoeding krijgen voor de kosten verbonden aan de inzameling van de genoemde stromen.

Op grond van de Raamovereenkomst mag het verpakkende bedrijfsleven de succesvolle statiegeldregeling voor PET-flessen per 2016 opheffen als er voldaan is aan bepaalde voorwaarden. Duidelijkheid hierover zal in de tweede helft van 2015 komen. Gescheiden inzameling vindt momenteel plaats via supermarkten. We verwachten dat supermarkten de voorzieningen voor PET-flessen niet of maar zeer beperkt zullen voortzetten als de statiegeldregeling komt te vervallen. Het merendeel van de PET-flessen zal dan in het huishoudelijk afval terecht komen (in Groningen naar schatting 330 ton/jaar). PET-flessen kunnen goed worden nagescheiden maar tot nu toe zijn bewoners gewend om deze flessen te scheiden. Daarom zullen we kijken of het meerwaarde heeft om voorzieningen aan te bieden zodat bewoners hun PET-flessen kunnen blijven scheiden. Vanaf 2015 betalen producenten en importeurs een (niet kostendekkende) vergoeding voor het gescheiden inzamelen van drankenkartons. In Groningen wordt circa 1.000 ton per jaar als restafval ingezameld en verwerkt. Het is mogelijk om drankenkartons uit het restafval te halen via nascheiding. We zullen overwegen hoe we inspelen op deze ontwikkeling.

### **2.2 Lokale context**

#### ***Wettelijk kader***

De kaders voor het bepalen van het gemeentelijk afvalbeleid zijn voor een belangrijk deel vastgesteld op Europees en nationaal niveau. Europees wetgeving verplicht de lidstaten om het Europees afvalbeleid uit te werken in nationale beleidsplannen en wetgeving. In de Wet Milieubeheer staat dat ieder bestuursorgaan rekening moet houden met het Landelijk Afvalbeheerplan. Verder staat dat gemeenten een wettelijke zorgplicht hebben om het huishoudelijk afval binnen hun grondgebied in te zamelen. Jurisprudentie bepaalt dat de gemeenten verplicht zijn om inzicht te geven in de kostenopbouw van de afvalstoffenheffing.

#### ***Voor de verandering***

In ons collegeprogramma "Voor de verandering" verwoorden we onze ambities op het gebied van duurzaamheid. Wij geven aan dat duurzaamheid een uitgangspunt is in alles wat we doen. Dat betekent dat we bewust en verstandig omgaan met grondstoffen. Wij zien dat de duurzaamheidssector economisch gezien grote kansen biedt voor Groningen. Daarom geven we ruim baan aan duurzaam ondernemerschap en ondersteunen en stimuleren we initiatieven van bewoners. Wij zien Groningen als experimenteergebied voor duurzame innovatie, waaronder ook op het gebied van afval.

#### ***'Groningen energieneutraal' en 'Op weg naar een groene kringloop-economie'***

Wij willen dat Groningen in 2035 energieneutraal is. Daarom zetten we onder andere in op het gebruik van duurzame energiebronnen. Wij willen ook toe naar een biobased economie. Daartoe willen we groene afvalstromen zo veel mogelijk apart inzamelen zodat we deze kunnen gebruiken

## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

voor hoogwaardig hergebruik, zoals de productie van biogas. Zo maken we een stap in onze ambitie om energieneutraal te worden en onze ambities rondom een biobased economie te realiseren. In de toekomst kunnen we mogelijk chemische stoffen of andere hoogwaardiger stoffen uit ons groen afval winnen voor nuttig hergebruik. De kennisinstellingen in de stad verdiepen zich momenteel hierin.

### ***Contractuele verplichtingen***

Wij sluiten meerjarige contracten met afvalverwerkers voor de verwerking van de verschillende afvalstromen. Veel van deze contracten worden in ARCG-verband (Afval Regio Centraal Groningen) gesloten. Het meest omvangrijke contract betreft de verwerking van het restafval van de acht ARCG gemeenten (Groningen, Ten Boer, Haren, Bedum, Zuidhorn, Leek, Grootegast en Marum). Dit contract loopt tot 2022 en bepaalt dat ons restafval wordt nagescheiden door Attero in hun scheidingsfabriek, de VAGRON, in Groningen. Contracten tussen Attero en andere gemeenten, gericht op verwerking in de VAGRON, lopen in 2016 af. Attero heeft in dat kader gemeld dat de toekomst van de VAGRON onzeker is. Mocht de VAGRON sluiten dan heeft dat consequenties voor de locatie voor de verwerking van ons restafval maar niet voor de realisatie van onze ambities t.a.v. de wijze waarop het restafval wordt verwerkt. We volgen de ontwikkelingen nauwlettend.

# Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

## 3. Evaluatie

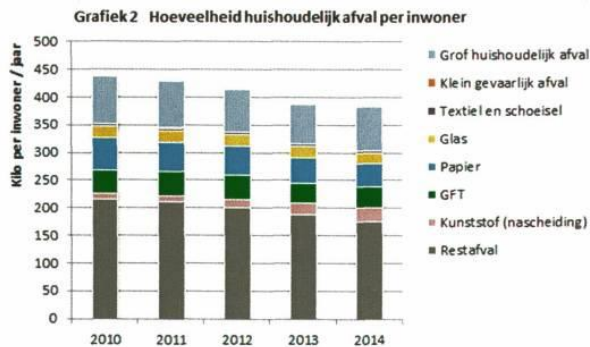
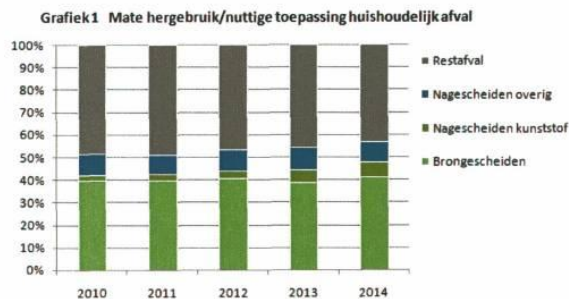
### 3.1 Evaluatie Afvalbeheerplan 2011 – 2015

#### Doelrealisatie

In ons afvalbeheerplan formuleerden we een aantal doelen voor de periode tussen 2011 en 2015. Ons hoofdoel was dat in 2015 52% van het huishoudelijk afval nuttig wordt hergebruikt. Daarvoor richtten we ons op een verdere optimalisatie van de inzameling van glas, papier en grofvuil en op de mogelijkheden die nascheiding biedt. Daarnaast probeerden we de bewustwording en participatie rondom afvalpreventie en afvalscheiding te bevorderen.

Uit grafiek 1 blijkt dat we in 2013 voldeden aan dit doel. In 2013 werd namelijk 55% van het afval hergebruikt, eind 2014 zelfs 56%. Van al het afval werd 41% aan de bron gescheiden ingezameld, 15% werd door middel van nascheiding hergebruikt. Het overige afval werd verbrand. In het laatste paar jaar heeft vooral nascheiding van het restafval door Attero bijgedragen aan de verbetering van de mate van hergebruik.

Grafiek 2 laat zien dat de afgelopen jaren minder afval wordt ingezameld per inwoner. Een deel van de daling is veroorzaakt door de economische recessie. De gescheiden hoeveelheid kunststof is de laatste jaren sterk gestegen doordat Attero de technologie om kunststof uit het restafval te scheiden verder heeft verbeterd.



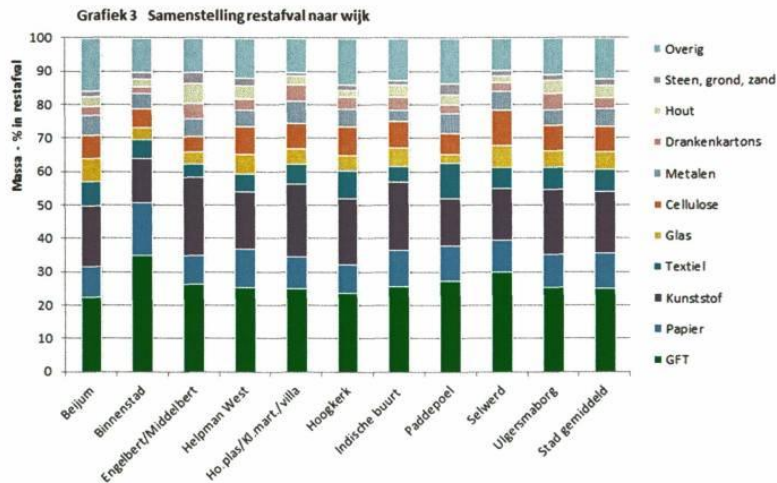
#### Sorteeranalyses

Vier keer per jaar laten we de samenstelling van het restafval uit diverse wijken onderzoeken. Hiermee krijgen we een beeld van de mate waarin herbruikbare deelstromen gescheiden worden. Uit de sorteeranalyses blijkt dat er redelijk grote verschillen bestaan per wijk (zie grafiek 3). Gemiddeld 25% van het restafval bestaat uit Gft. Na Gft vormt kunststof de grootste fractie in het restafval. Beide fracties worden in de scheidingsfabriek uit het restafval gehaald. Andere



## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

herbruikbare fracties zoals papier (11%), glas (5%), textiel (7%) en drankverpakkingen (3%) vormen ook nog een belangrijk aandeel van het restafval.



### Communicatie en participatie

Wij hadden tot doel om Stadgers bewuster te laten omgaan met afvalscheiding. Wij maakten spotjes voor radio, tv en internet waarin we aangaven hoe onze bewoners het beste met hun afval kunnen omgaan. Wij ontwikkelden een digitale afvalwijzer en bewoners konden gebruik maken van onze Twitter account voor vragen.

Daarnaast focusten we op scholieren en de specifieke behoeften in diverse wijken. Een belangrijk thema was 'Minder afval dankzij mij'. Veel kinderen nemen hun eten en drinken mee naar school in wegwerpverpakkingen. Met 'Minder afval dankzij mij' konden de kinderen van alle basisscholen milieueducatielessen krijgen, kwamen ze in aanmerking voor een gratis drinkbeker en broodtrommel en een theatervoorstelling over preventie. Ook gingen ze zwerfafval opruimen met de Milieu Stewards. In 2014 zijn er 80 milieueducatielessen verzorgd en zijn 9 basisscholen bezig geweest met het uitgebreide project 'Minder afval dankzij mij'.

Wij zagen dat zwerfafval in diverse wijken en in schoolomgevingen als problematisch werd ervaren. Daarom organiseerden de Milieu Stewards zwerfafvalactiviteiten. In 2014 waren dat er 135. In een aantal wijken zijn tijdelijke milieustraten georganiseerd zodat de bewoners hun grofvuil konden wegdoen, brandgangen konden opruimen en ander zwerfafval konden aanpakken. Er zijn gemiddeld 13 per jaar georganiseerd. Er zijn ruim 50 zwerfafval- en snoeprouteteams actief voor de beruchte



## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

snoeproutes in de stad. De grootste schoonmaakactie van het jaar vormt Lentekriebels. In 2014 waren 115 actieteams met zo'n 4.500 bewoners tijdens Lentekriebels actief om het zwerfafval op te ruimen.

### 3.2 Uitkomst landelijke benchmark afval

Wij nemen regelmatig deel aan benchmarks waarbij onze prestaties op het gebied van afval worden vergeleken met die van andere gemeenten en private inzamelbedrijven. De laatste benchmark onderzoekt het jaar 2013. Bij deze benchmark werd Groningen vergeleken met 20 andere gemeenten met een aandeel van meer dan 50% hoogbouw. De algemene conclusie is dat Groningen in vergelijking tot andere grootstedelijke gemeenten het afval efficiënt inzamelt, een hoge mate van afvalscheiding realiseert en de inzameling van de belangrijkste deelstromen tegen lager dan gemiddelde kosten weet uit te voeren. In Groningen werd 218 kg restafval per inwoner ingezameld in 2013 t.o.v. 284 kg gemiddeld. Ons scheidingspercentage voor huishoudelijk afval bedroeg 47% t.o.v. 24% gemiddeld. (Het scheidingspercentage van 47% houdt maar deels rekening met de stromen die met nascheiding worden hergebruikt.) De inzamelkosten voor het huishoudelijk afval bedroegen € 46,- per aansluiting ten opzichte van € 61,- gemiddeld. De omvang en intensiteit van de dienstverlening in Groningen waren lager dan gemiddeld. Bij de benchmark werd namelijk geen rekening gehouden met het feit dat we de wijze van afvalinzameling afstemmen op de verschillende mogelijkheden in laagbouw- en hoogbouwgebieden.

### 3.3 Uitkomst enquête Stadspanel

Eind 2014 hebben we een enquête gehouden onder de leden van het Stadspanel Groningen. Wij wilden zicht krijgen op hoe bewoners aankijken tegen afvalinzameling en welke motieven ze gebruiken om hun afval wel of niet te scheiden. Aan de enquête hebben 4.968 Stadjers meegedaan. Het rapport is bijgevoegd. De resultaten van de enquête zijn in hoofdlijnen als volgt.

Tussen de 80 en 90% van de enquêteerden geeft aan dat afval scheiden weinig moeite kost, dat het goed is voor het milieu, dat het ruimte bespaart in de container en dat ze weten hoe en waar ze het afval moeten scheiden. Ongeveer 15% zegt dat afval scheiden aan de bron geen zin heeft omdat het toch wordt gescheiden in de fabriek. Bijna 80% van de bewoners in laagbouw zegt dat er goede voorzieningen zijn om afval te scheiden. Van de hoogbouwbewoners deelt 60% deze mening. Zo'n 40% van de hoogbouwbewoners zegt dat ze onvoldoende ruimte heeft om afval te scheiden. Bij laagbouw-bewoners is dit 25%.

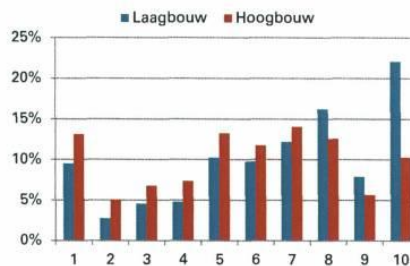
In de enquête stelden we ook vragen over de verschillende wijzen waarop afval de komende jaren zou kunnen worden ingezameld. Zo kan afval scheiden worden gestimuleerd door Stadjers te laten betalen voor het volume restafval dat ze afgeven (Diftar). Van de respondenten is 46% het eens met de stelling dat Diftar een goed principe is. Ze zeggen dat dit leidt tot een eerlijker verdeling van de kosten en er ontstaat naar verwachting minder restafval. Bijna 20% staat neutraal t.o.v. Diftar. Daarvan geeft bijna de helft van de respondenten aan dat ze te weinig van Diftar afweten om er een mening over te hebben. Negatief over Diftar is 31% van de respondenten. Van hen vindt 75% dat het zal leiden tot ongewenst gedrag zoals het illegaal dumpen van afval langs wegen.

Vervolgens hebben we naar de meningen gevraagd over omgekeerd inzameling. Met dit systeem worden waardevolle stromen afval aan huis ingezameld en het restafval wordt door alle Stadjers naar ondergrondse containers in de wijk gebracht. Bewoners van laagbouw geven dit systeem een gemiddelde score van 4,9, bewoners van hoogbouw een 6,6.

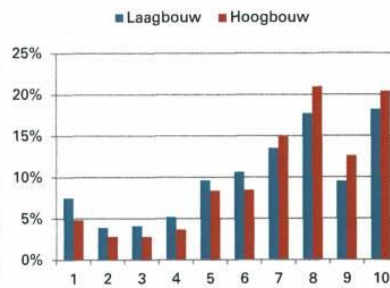
## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

We hebben het Stadspanel vier varianten voor de inzameling van huishoudelijk afval geschetst en hen gevraagd wat ze ervan vinden. De varianten waren geen veranderingen, meer voorzieningen, Diftar en omgekeerd inzamelen. Uit het onderzoek blijkt dat de respondenten het meest enthousiast zijn over de variant meer voorzieningen. Bewoners van hoogbouw zijn iets enthousiaster over meer voorzieningen dan laagbouw bewoners. Hoewel een relatief groot aantal respondenten aangaf positief te staan tegenover Diftar als principe, vindt het merendeel invoering ervan niet of minder wenselijk. De grafieken hieronder laten zien hoe enthousiast bewoners zijn over de vier varianten. Een score van 1 geeft aan dat bewoners heel erg negatief zijn en een score van 10 geeft aan dat ze heel erg positief zijn.

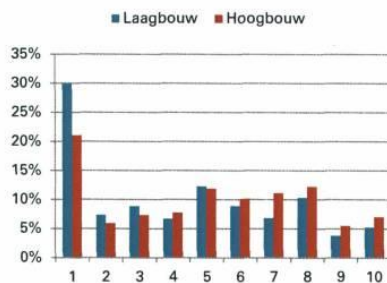
Grafiek 4 Variant Geen verandering



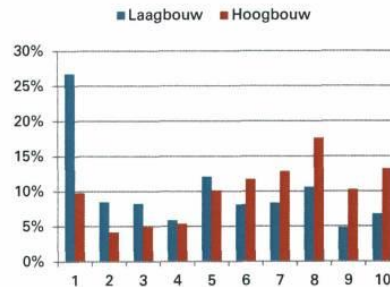
Grafiek 5 Variant Meer voorzieningen



Grafiek 6 Variant Diftar



Grafiek 7 Variant Omgekeerde inzameling



## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

### Visie

Voor de periode van het huidige afvalbeheerplan hebben we aangegeven toe te willen naar een stad waar in 2025 al het huishoudelijk afval wordt hergebruikt. Onze visie is op de volgende wijze te verwoorden. Wij denken dat deze visie voor de periode tot 2020 net zo relevant is als nu.

Wij willen een stad Groningen zijn waarin huishoudelijk afval niet meer bestaat. Een stad waar zo weinig mogelijk huishoudelijk afval ontstaat en het afval dat wel vrijkomt op de meest hoogwaardige wijze weer wordt hergebruikt. We richten onze inspanningen op de hele afvalketen, daar waar inspanningen het meeste rendement opleveren. Daarom ondersteunen we de inzet van het Rijk in relatie tot een circulaire economie en volledige producenten- of ketenverantwoordelijkheid en zullen we de landelijke discussies hierover blijven beïnvloeden. We bekijken hoe we met onze lokale partijen, kennisinstellingen en bedrijven deze ambities in Groningen kunnen realiseren. Zo willen we lokale werkgelegenheid bevorderen met de circulaire economie.

Als huishoudelijk afval eenmaal ontstaat, dan vragen we van onze bewoners dat ze het zo goed mogelijk scheiden. We helpen ze daarbij door waardevolle deelstromen zo vaak mogelijk op te halen, zo dicht mogelijk bij huis. Wij hebben speciale aandacht voor bepaalde groepen bewoners om ze te helpen om nog beter met hun afval om te gaan. Zo willen we koploper zijn op het gebied van dienstverlening naar onze bewoners. Eigenlijk praten we liever niet meer over afvalstromen maar over grondstofstromen. Want wat de ene Stadje ervaart als afval, kan door een andere worden gezien als waardevol product. Daarom stimuleren we hergebruik via de kringloop en juichen we initiatieven toe waarbij lenen, ruilen en waardevermeerdering worden bevorderd.



# Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

## 5. Huidige wijze van inzameling en verwerking

### 5.1 Afwegingscriteria

We willen bepaalde stromen afval zo veel mogelijk gescheiden inzamelen. Voor andere stromen gaat onze voorkeur uit naar inzameling via het restafval. Deze stromen worden zo mogelijk dan in de nascheidingsfabriek van Attero gescheiden. Bij deze afweging spelen de volgende factoren een rol.

- Is / wordt gescheiden inzameling wettelijk verplicht?
- Welke milieuresultaten zijn te realiseren met bronscheiding en nascheiding tegen welke kosten?
- Hoe verhouden de resultaten en kosten van bronscheiding zich tot die van nascheiding?
- Welke inspanning vergt gescheiden inzameling?
- Draagt scheiding bij aan het realiseren van landelijke en lokale doelstellingen?

### 5.2 Afvalstromen

In bijlage 1 wordt in detail ingegaan in hoe de verschillende afvalstromen worden ingezameld en verwerkt. In deze alinea geven we onze keuzes in hoofdlijnen weer.

Voor de stromen oud papier, glas, textiel en afgedankte elektrische en elektronische apparaten (AEEA) valt de afweging in het voordeel uit van bronscheiding. Deze stromen hebben een positieve waarde, waardoor bronscheiding in financiële zin en milieupzicht loont. Bovendien worden met bronscheiding deze stromen zo schoon mogelijk ingezameld waardoor ze hoogwaardiger kunnen worden hergebruikt. De stromen worden na inzameling afgevoerd naar verwerkers zodat ze weer als grondstof ingezet worden. Voor klein gevaarlijk afval (KGA) is gescheiden inzameling wettelijk verplicht.

Voor Gft valt de afweging verschillend uit voor laagbouw- en hoogbouwwijken. In de laagbouwwijken komt een groot hoeveelheid Gft vrij en de kwaliteit van dit Gft is overwegend goed. Dat betekent dat het kan worden hergebruikt als compost en dat het tegen lagere kosten ingezameld en verwerkt wordt dan door inzameling met het restafval. In de hoogbouwwijken wordt het Gft ingezameld met het restafval. Het volume Gft in deze wijken is beperkt doordat er veel minder tuinen zijn (in feite is het groente- en fruitafval) en in het verleden was de ingezamelde Gft vaak zo vervuild met ander afval dat het niet kon worden gecomposteerd. Daardoor is het duurder om Gft apart in te zamelen. Het Gft wordt in de VAGRON gescheiden en daarna vergist tot groengas.

Wij hebben een vergelijkbare afweging gemaakt voor kunststof verpakingsafval. Sinds 2009 zijn wij verplicht om dit afval te scheiden. Op grond van de financiële en milieuaspecten is nascheiding de beste methode voor Groningen. Het door Attero nagescheiden kunststof wordt opgewerkt tot grondstof voor de kunststofverwerkende industrie.

Grofvuil bestaat uit verschillende soorten afval zoals hout, afgedankte meubelen, grof tuinafval, matrassen en metalen. Grofvuil wordt hoofdzakelijk ingezameld via de afvalbrenghstations en wordt daar zoveel mogelijk gescheiden in herbruikbare stromen. Doordat het grofafval door bewoners naar de afvalbrenghstations wordt gebracht kan het makkelijker worden gescheiden en dat zorgt ervoor dat het afval vaak tegen lagere kosten verwerkt wordt.

Het huishoudelijke restafval dat niet aan de bron wordt gescheiden wordt afgevoerd naar de VAGRON. Daar worden stromen als kunststof, metaal, zand, steen, glas en organisch materiaal uit het afval gehaald voor hergebruik. Het resterende afval wordt verbrand onder opwekking van energie.

## Collegedebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van inzamel- en verwerkingsmethoden worden nauwlettend gevolgd. Als kansen zich voordoen om deelstromen hoogwaardiger en/of tegen lagere kosten in te zamelen en te verwerken dan worden deze kansen zo snel mogelijk geïmplementeerd, soms eerst via een pilotfase.

### 5.3 Operationele uitvoering

Vanuit het operationele perspectief is Groningen een uitdagende stad om afval in te zamelen. Zo bestaat 60% van de stad uit hoogbouw, hebben we oude wijken met nauwe straten en ook ruim opgezette buitenwijken. Dat betekent dat de wijze waarop we het afval inzamelen per wijk verschilt. Bij 35% van de huishoudens wordt het huishoudelijk afval opgehaald met minicontainers. Ruim 60% van de huishoudens maakt gebruik van ondergrondse containers. Hiervoor zijn ruim 900 ondergrondse containers in gebruik. De overige 5% van de aansluitingen maakt gebruik van verzamelcontainers zoals betoncocons en inbandige rolcontainers.

In de laagbouwwijken worden restafval, Gft, textiel, papier en AEEA aan huis opgehaald. Glas, papier en textiel kunnen naar containers worden gebracht. In de hoogbouwwijken kunnen bewoners hun afval in de ondergrondse container stoppen. Glas, papier en textiel kunnen naar aparte containers worden gebracht en papier en textiel worden eens per maand aan huis opgehaald.

# Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

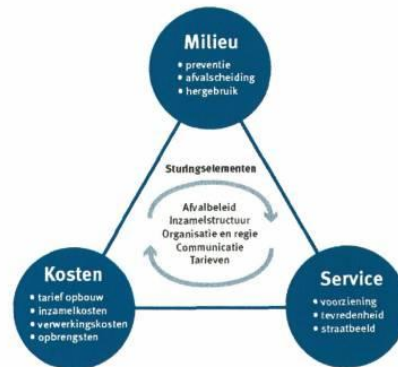
## 6. Mogelijke varianten

### 6.1 Waar liggen kansen?

Uit sorteeranalyses blijkt dat nog veel herbruikbare stromen afval in het restafval terechtkomen. Op dit moment grofweg 20.000 ton (circa 100 kg/inw.jr) per jaar. Het gaat hoofdzakelijk om de stromen Gft (15 kg/inw.jr), papier (22 kg/inw.jr), textiel (18 kg/inw.jr) en glas (15 kg/inw.jr). Wij willen deze stromen zoveel mogelijk via bronscheiding inzamelen omdat ze dan schoner zijn en hoogwaardiger kunnen worden hergebruikt. Maar ook omdat dit goedkoper is. Zo vertegenwoordigt dit extra potentieel aan herbruikbare stromen een bedrag van circa € 2,8 miljoen per jaar aan onnodige verwerkingskosten voor restafval, oftewel €30,=/aansluiting.jr.

Om bewoners te stimuleren om meer afval te scheiden en minder afval te produceren kunnen we verschillende instrumenten inzetten afhankelijk van de accenten die wij wensen te leggen in ons afvalbeleid. Zo kunnen wij ons beleid richten op het realiseren van een zo hoog mogelijk milieurendement. Ook kunnen wij de prioriteit leggen bij een zo hoog mogelijk serviceniveau of juist bij zo laag mogelijke kosten, uitgedrukt in een lagere afvalstoffenheffing. Een en ander wordt gesymboliseerd in de "afvaldriehoek".

Wij hebben de afgelopen jaren ons beleid gericht op het realiseren van een zo hoog mogelijk milieurendement tegen zo laag mogelijke kosten met een aanvaardbaar serviceniveau. Met gerichte communicatie en voorlichting en door het bieden van een afgewogen mix van breng- en haalsystemen voor de verschillende stromen afval zijn de huidige resultaten gerealiseerd. Voor de afvalstoffenheffing hanteren wij het solidariteitsprincipe met een vast bedrag op basis van de omvang van het huishouden. Bewoners krijgen hiervoor de beschikking over een standaardpakket aan voorzieningen en dienstverlening. Bewoners die hier niet genoeg aan hebben en daarom bijvoorbeeld een extra minicontainer voor restafval wensen, betalen hiervoor extra.



### 6.2 Potentiele varianten

Wij hebben vijf varianten op hoofdlijnen uitgewerkt om zicht te krijgen op de mogelijkheden die we hebben om het landelijke doel van 75% hergebruik van huishoudelijk afval in 2020 te realiseren. Voor elk variant zijn de kosten berekend. Er is geen sprake van een volledig blanco situatie bij het maken van de varianten. Zo is er rekening gehouden met eerder gemaakte keuzes en de op grond daarvan gerealiseerde infrastructuur. Wij zijn ook gehouden aan meerjarige verwerkingscontracten voor belangrijke stromen zoals restafval en Gft en in dat kader gemaakte afspraken met verwerkers. De varianten zijn op hoofdlijnen uitgewerkt en kennen een oplopend ambitieniveau voor de milieuresultaten. De varianten hebben verschillende consequenties voor het serviceniveau voor onze bewoners alsook voor de hoogte van de afvalstoffenheffing in de komende jaren. De uitgewerkte varianten worden hieronder toegelicht, zie ook bijlage 2, en zijn:

1. Basisvariant



## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

2. Extra impuls
3. Extra impuls + bronscheiding kunststof, PET-flessen en drankenkartons
4. Omgekeerd inzamelen
5. Diftar

### **Basisvariant**

In deze variant wordt het huidige beleid voor de inzameling en verwerking van de afvalstromen voortgezet. Er vinden geen wezenlijke aanpassingen plaats in de wijze van inzameling of tariefdifferentiatie. Ontwikkelingen op het gebied van wetgeving, verwerkingstarieven, producentenverantwoordelijkheid, afvalverwerking en innovaties die aanpassingen aan de inzamelstructuur wenselijk of noodzakelijk maken, worden doorgevoerd. Er wordt gekozen voor bronscheiding of nascheiding op basis van een afweging van milieu- en financiële voor- en nadelen. 'Nieuwe' deelstromen zoals PET-flessen en drankenkartons worden nagescheiden uit het restafval. Afvalpreventie en verbetering van de mate van hergebruik worden gerealiseerd door communicatie en voorlichting aan bewoners en technische ontwikkelingen in de verwerking van deelstromen en/of nascheiding van het restafval.

Landelijke doelstellingen worden niet gehaald. De mate van hergebruik zal met 58% vergelijkbaar zijn met het huidige resultaat. De afvalstoffenheffing wijzigt niet wezenlijk en het serviceniveau blijft onveranderd.

### **Variant extra impuls**

In deze variant blijft de inzameling en verwerking van huishoudelijk afval op hoofdlijnen zoals het momenteel is. Ten opzichte van de basisvariant worden de volgende aanvullende maatregelen genomen. Om scheiding van afvalstromen te stimuleren wordt het aantal punten waar glas, papier en textiel kan worden gebracht uitgebreid. De wensen van wijkverenigingen, eigenaren en bewoners van hoogbouw zullen daarbij worden betrokken. Daarnaast denken we aan een kwaliteitsimpuls voor de inzamelstructuur door vervanging van bestaande bovengrondse glas- en papiercontainers en van verzamelcontainers in betoncocons door ondergrondse containers. Met deze kwaliteitsimpuls zal afvalscheiding iets aantrekkelijker worden. Om scheiding van Gft te stimuleren worden extra Gft minicontainers kosteloos aangeboden. De maandelijkse inzameling aan huis van AEEA tegelijk met textiel wordt uitgebreid naar alle stadswijken.

Tijdens de planperiode wordt de mogelijkheid en wenselijkheid van een 3e afvalbrenghstation in het noordoostelijk deel van de stad onderzocht. Als blijkt dat een 3e afvalbrenghstation wenselijk is en er een geschikte locatie gevonden wordt, dan wordt deze zo mogelijk tijdens de planperiode gerealiseerd. Ook wordt er onderzoek gedaan naar systemen waarmee bewoners beloofd worden voor scheidingsgedrag. Bijvoorbeeld, het belonen van gescheiden inzameling van PET flessen en blik en het belonen van wijken die bovengemiddeld goede scheidingsresultaten realiseren. Met een meerjarige communicatiecampagne worden bewoners gestimuleerd tot en geïnformeerd over het belang van afvalpreventie en afvalscheiding.

Landelijke doelstellingen worden niet gerealiseerd. De mate van hergebruik stijgt tot 60%, de afvalstoffenheffing daalt marginaal met € 2,- per aansluiting en het serviceniveau stijgt.

### **Variant extra impuls + bronscheiding kunststof, PET-flessen en drankenkartons**

Aanvullend op de maatregelen in de voorgaande variant wordt in deze variant bronscheiding van kunststof verpakkingen, PET-flessen en drankenkartons ingevoerd. Deze fracties worden in zakken huis aan huis ingezameld. In de buitenwijken worden ze om de week aan huis ingezameld, in de



## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

ondergrondse wijken wekelijks. Deze afvalstromen vormen een wezenlijk deel van het volume aan restafval dat momenteel wordt ingezameld. Door deze fracties aan de bron gescheiden in te zamelen hoeven de grijze minicontainer en ondergrondse container minder vaak te worden geleegd maar er moeten extra inzamelkosten worden gemaakt voor de extra in te zamelen afvalstromen. Met deze variant stijgt de mate van hergebruik tot 61%, de afvalstoffenheffing stijgt met minimaal € 15,- per aansluiting en het serviceniveau is hoog.

### **Variant Omgekeerd inzamelen**

Onze huidige inzamelstructuur kenmerkt zich door een hoog serviceniveau op het halen van restafval, of aan huis of via een ondergrondse container dicht bij huis. Om herbruikbare afvalstromen gescheiden af te geven moeten bewoners iets meer moeite doen. Omgekeerd inzamelen is een inzamelmethode die de afgelopen jaren in steeds meer gemeenten wordt ingevoerd. Hierbij wordt de inzameling van herbruikbare afvalstromen makkelijker gemaakt en de inzameling van het restafval wat lastiger gemaakt.

In deze variant wordt omgekeerd inzamelen ingevoerd in de wijken waar het restafval momenteel ingezameld wordt met minicontainers. De grijze minicontainer wordt gebruikt voor gescheiden inzameling aan huis van de herbruikbare kunststofverpakkingen, PET-flessen en drankkartons (mogelijk ook metalen en blik). Bewoners moeten restafval zelf wegbrengen naar te plaatsen ondergrondse containers in de wijk. We gaan uit van plaatsing van circa 400 extra ondergrondse restafvalcontainers in de minicontainerwijken. Loopafstanden tot aan een restafvalcontainer kunnen oplopen tot 200 – 250 meter.

Bewoners in de hoogbouw wijken brengen hun restafval al naar ondergrondse containers. Vanwege de beperkt beschikbare ruimte waarover de woningen in deze wijken vaak beschikken is inzameling aan huis van kunststof verpakkingen, PET en drankkartons met behulp van zakken lastiger. In plaats daarvan zal inzameling van deze afvalstromen plaatsvinden met extra ondergrondse containers. Om bewoners te stimuleren herbruikbare stromen te scheiden zal de gemiddelde loopafstand naar de ondergrondse afvalcontainers voor restafval vergroot worden.

Het bestaande netwerk van punten voor de inzameling van glas, papier en textiel zal worden verdicht. De maandelijkse inzameling aan huis van AEEA en textiel wordt ook in de hoogbouw wijken ingevoerd. Alle woningen in de stad krijgen een huisvuilpas. Hiermee kan de toegangscontrole op de afvalbrengstations worden verbeterd en oneigenlijk afvalaanbod worden tegengegaan.

Met deze variant stijgt de mate van hergebruik tot 65%, de afvalstoffenheffing stijgt met minimaal € 11,- per aansluiting en het serviceniveau is hoog.

### **Variant Diftar**

Met deze variant voeren we Diftar, tariefdifferentiatie, in. In de huidige situatie wordt een beperkte vorm van Diftar toegepast binnen de afvalstoffenheffing doordat de hoogte van de heffing wordt bepaald door het aantal personen per huishouden. Bewoners die extra faciliteiten willen, zoals een extra container betalen een extra vergoeding. Hiermee wordt enigszins tegemoet gekomen aan het principe de vervuiler betaalt. Maar bewoners hebben geen mogelijkheid om de hoogte van hun individuele afvalstoffenheffing te beïnvloeden. Van de huidige wijze van afvalstoffenheffing gaat dan ook geen stimulans uit naar bewoners om minder afval te produceren en/of om hun afval beter te scheiden.

Door Diftar in te voeren zullen bewoners financieel gestimuleerd worden om minder afval te produceren en herbruikbare deelstromen beter te scheiden. Voor 90-95% van alle huishoudelijke aansluitingen is de bestaande inzamelstructuur al 'Diftarproof'. Zo zijn alle minicontainers in de stad

## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

voorzien van een chip, zijn inzamelvoertuigen voorzien van uitleesapparatuur en beschikken de ondergrondse containers over elektronische toegangscontrole. Alleen bij ongeveer 5.000 aansluitingen zijn technische aanpassingen nodig. Dat zijn vooral flats en appartementencomplexen waarvan de bewoners gebruik maken van betoncocons, perscontainers of inbandige rolcontainers. Met de huidige inzamelvoorzieningen kunnen we het beste Diftar op basis van volume en frequentie invoeren. Bewoners gaan in dit systeem naast een vastrechtstarief een variabel tarief betalen voor elke keer dat zij hun minicontainer laten legen of afval wegbrengen naar de ondergrondse container. De financiële prikkel in dit systeem stimuleert bewoners om inzamelmiddelen efficiënter te benutten. Zo wordt verwacht dat bewoners minicontainers aanbieden als deze vol zijn en geleegd moeten worden. Hierdoor worden minicontainers minder vaak aangeboden, kunnen inzamelroutes vergroot worden en dalen de inzamelkosten en de verwerkingskosten.

Deze variant biedt de meeste stimulans aan bewoners om minder afval te produceren en om het afval dat vrijkomt zo goed mogelijk te scheiden. Dat blijkt uit resultaten in andere vergelijkbare steden, zoals Nijmegen en Maastricht. Om bewoners te helpen zullen we meer voorzieningen plaatsen om herbruikbare afvalstromen gescheiden in te zamelen. Met deze variant bestaat de kans dat een enkele bewoner afval dumpst om kosten te voorkomen. Daarom zullen we aandacht besteden aan voorlichting en extra inzetten op toezicht en handhaving. De afvalstoffenheffing zal in deze variant per individueel huishouden gaan verschillen.

Met deze variant stijgt de mate van hergebruik tot 66%, de afvalstoffenheffing verandert afhankelijk van het gedrag van de individuele bewoners maar daalt naar verwachting met minimaal € 8,- per aansluiting en het serviceniveau is hoog.

In bijlage 3 geven we aanvullende informatie over Diftar.

## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

### 7. Potentiele doelstelling en te kiezen variant

#### 7.1 Potentiele doelstelling

Groningen staat bekend als een koploper op afvalgebied. Dat blijkt uit het feit dat we nu 56% van ons huishoudelijk afval hergebruiken. Ook het Rijk is erg ambitieus en heeft het doel gesteld dat 75% van het huishoudelijk afval in 2020 wordt hergebruikt. Wij zouden dit doel graag willen omarmen en overnemen maar zien dat dat niet reëel is voor ons als grootstedelijk gemeente. Dat blijkt uit de gepresenteerde varianten.

Daarom gaat onze voorkeur ernaar uit om te kiezen voor een hergebruikspercentage van 65% in 2020. Wij zien dat het bedrijfsleven steeds meer inspringt op innovatieve kansen om afval te gebruiken als grondstof. In het verleden hebben we voorop gelopen in het gebruikmaken van deze mogelijkheden. Wij willen deze traditie voorzetten, alert zijn om kansen te benutten en hopen dat we daarmee een doelstelling van 65% hergebruik in 2020 niet alleen halen maar zelfs overtreffen.

#### 7.2 Te kiezen variant

Om de mogelijkheid om een voorkeursvariant te kiezen te vergemakkelijken hebben we de volgende vergelijking gemaakt. Daarbij gebruiken we de criteria percentage hergebruik, hoogte van te nemen investeringen, het effect op de afvalstoffenheffing, de mate van draagvlak bij het Stadspanel en de hoogte van het serviceniveau.

	Basisvariant	Extra impuls	Extra impuls +	Omgekeerd inzamelen	Diftar
% hergebruik	58%	60%	61%	65%	66%
Hoogte van investeringen	-	€ 425.000 – € 1.365.000	€ 425.000 – € 1.365.000	€ 13.040.000	€ 2.505.000
Effect op ASH	Daalt met €1,- per aansl/jr	Daalt met €2,- €3,- per aansl/jr	Stijgt met € 15,- - € 18,- per aansl/jr	Stijgt met € 11,- - € 14,- per aansl/jr	Daalt met € 8,- per aansl/jr
Draagvlak bij Stadspanel	Redelijk	Hoogst van voorgelegde varianten.	Niet voorgelegd	Laag	Laag
Hoogte van serviceniveau	Redelijk	Redelijk - hoog	Hoog	Hoog	Hoog

Wij zien twee interessante varianten, te weten Extra impuls en Diftar. De variant Extra impuls heeft het meeste draagvlak bij leden van het Stadspanel. Maar de mate van hergebruik stijgt beperkt, waardoor de doelstelling niet wordt gehaald, en de afvalstoffenheffing daalt marginaal. Met de variant Extra impuls + stijgt de mate van hergebruik iets meer maar de afvalstoffenheffing stijgt ook fors vanwege de inzamelkosten verbonden aan de extra in te zamelen afvalstromen. Met Diftar wordt het hoogste percentage hergebruik gerealiseerd, het voorgestelde doel wordt gehaald en de afvalstoffenheffing van bewoners kan het meest dalen, afhankelijk van individueel gedrag. Maar de leden van het Stadspanel vinden Diftar een lastige variant. Ook al is 65% positief of neutraal over het principe, Diftar is de minst favoriete variant om te worden ingevoerd. Geënquêteerden zijn bang dat het zal leiden tot ongewenst gedrag zoals het dumpen van afval. Dat gold bij aanvang ook voor andere grote steden, zoals Nijmegen en Maastricht, waar Diftar jaren geleden is ingevoerd. In deze steden blijkt dat er veel minder afval wordt gedumpt dan oorspronkelijk werd verwacht.

Als de prioriteit wordt gelegd bij draagvlak van bewoners, dan is de variant Extra impuls aan te bevelen. Als de prioriteit wordt gelegd bij de hoogste mate van hergebruik van afval tegen de laagste afvalstoffenheffing, dan is Diftar aan te bevelen.



## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

### Bijlage 1. Huidige structuur van inzameling en verwerking van afval

De huidige structuur van inzameling en verwerking van het vrijkomende huishoudelijk afval valt als volgt schematisch weer te geven.

Bestaande inzamel- / verwerkingstructuur (2015)																			
Deelstroom	% Aansluitingen	Haalsysteem					Brengsysteem			Scheiding / verwerking									
		Methode		Frequentie			Methode			Bronscheiding	Nascheiding	Verbranding							
		Minicontainer aan huis	Ondergrondse / verzamelcontainer	Aan huis (zak / los aan de weg)	2-Wekelijks	Maandelijks	Dagelijks	Op verzoek	Openbare containers				Atvalbrengstations	Periodieke voorziening in de wijk	Kringloopbedrijven	Via detailhandel			
Restafval	35%																		
	65%																		
GFT	35%																		
	65%	X							X										
Papier/karton	15%																		
	85%																		
	100%																		
Glas	100%																		
Textiel	100%																		
KGA	100%																		
Kunststof verpakkingen	100%				X		X												
Grofvuil	100%			€					€										
AEEA (klein)	35%																		
	100%																		
AEEA (groot)	100%																		
Herbruikbare goederen	100%																		
PET-flessen	100%																		

Toelichting: X = inzameling tesamen met het restafval met scheiding achteraf door Attero  
 € = tegen betaling



Vergelijk effecten varianten afvalbeheerplan 2016 - 2020

Effecten	Variant				
	1. Basisvariant	2. Extra impuls	3. Extra impuls + bronsscheiding KVA/PET/DK m.b.v. zakken	4. Omgekeerd inzamelen	5. Difter (volume&frequentie)
Servicegraad restafval	Hoog	Hoog	Hoog	Redelijk - hoog	Hoog
Servicegraad deelstromen	Redelijk	Redelijk - hoog	Hoog	Hoog	Hoog
Verwacht effect op ASH	Blijft op huidig niveau	Daalt licht	Stijgt wezenlijk	Stijgt wezenlijk	Daalt
Vervuiler betaalt	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja
Bewoners hebben invloed op hoogte ASH	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja
Effect bewustwording / gedrag bewoners	Laag	Laag	Redelijk sterk	Redelijk sterk	Sterk
Prognose toename bron-/scheiding 2020	+ 1.000 ton/jr	+ 2.450 ton/jr	+ 3.300 ton/jr	+ 5.600 ton/jr	+ 6.300 ton/jr
Verwachte mate scheiding/nuttige toepassing	58%	60%	61%	65%	66%
Prognose hoeveelheid restafval 2020 (kg/mw/jr)	170 kg/mw/jr	162 kg/mw/jr	161 kg/mw/jr	149 kg/mw/jr	143 kg/mw/jr
Realisatie landelijke doelstellingen	Nee	Nee	Nee	Deels	Deels
Geraamd effect op deelstromen (ten opzichte van bestaande situatie)	Kilo/mwoner/jaar	Kilo/mwoner/jaar	Kilo/mwoner/jaar	Kilo/mwoner/jaar	Kilo/mwoner/jaar
<ul style="list-style-type: none"> <li>Effect op hoeveelheid restafval</li> <li>Effect op hoeveelheid / scheiding GFT</li> <li>Effect op hoeveelheid / scheiding OPK</li> <li>Effect op hoeveelheid / scheiding Glas</li> <li>Effect op hoeveelheid / scheiding Textiel</li> <li>Effect op hoeveelheid / scheiding AEA</li> <li>Effect op hoeveelheid / scheiding DK</li> <li>Effect op hoeveelheid / scheiding KVA / PET</li> <li>Effect op hoeveelheid / scheiding GHA</li> </ul>	-	-	-	-	-
Investering in:	-	-	-	-	-
	-	€ 425.000 - € 1.365.000	€ 425.000 - € 1.365.000	€ 13.040.000	€ 2.505.000
	-	Miet kwaliteitsimpuls: Vervanging bovengronde containers door OC's. Uitbreiding brengpunten herbruikbare deelstromen. Vervanging betoncocons door OC's. Zonder kwaliteitsimpuls: Uitbreiding brengpunten met overwegend bovengronde containers. Instandhouding betoncocons (geen vervanging door OC's)	Geelijk aan scenario 2	Aanvullend scenario Z3: Aanschaf/plaatsing 390 OC's t.b.v. restafval in minicontainerwijken, aanschaf/plaatsing 490 OC's t.b.v. KVA, PET, DK in hoogbouw wijken. Huisvuipassen	Aanvullend scenario Z1: Aanpassing ICT Backoffice, Huisvuipassen. Extra toezicht / handhaving.
Effect op exploitatiekosten	(-) € 95.000 / jr	(-) € 205.000 / jr (-) € 275.000 / jr (zonder kwaliteitsimpuls)	(+) € 1.400.000 / jr (+) € 1.685.000 / jr	(+) € 982.000 / jr (+) € 1.200.000 / jr	(-) € 745.000 / jr
Effect op ASH	(-) 1, =/aansluiting/jr	(-) 2,25/aansluiting/jr (-) 3,00 aansluiting/jr (zonder kwaliteitsimpuls)	(+) 15,60/aansluiting/jr (+) 18,50/aansluiting/jr	(+) 10,80/aansluiting/jr (+) 13,60/aansluiting/jr	(-) € 8,20/aansluiting/jr

Bijlage 2. Overzicht vergelijking varianten

## Collegebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

### Bijlage 3. Diftar

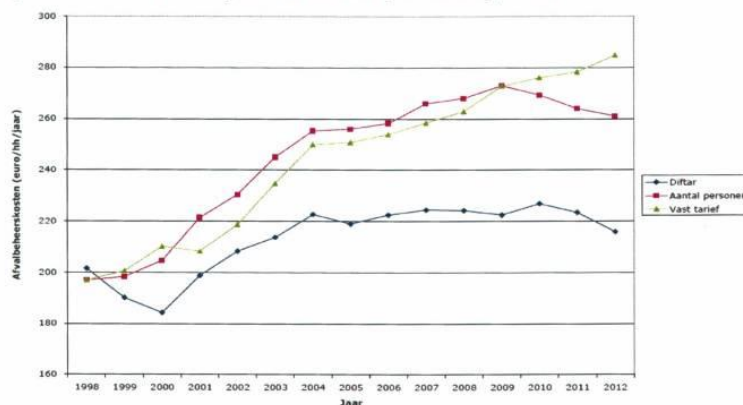
#### Essentie van Diftar

Het woord Diftar is een afkorting van gedifferentieerde tarieven. Met de invoering van Diftar worden de kosten voor afvalinzameling als volgt berekend. Ieder huishouden betaalt een vast bedrag en een variabel bedrag. Het vaste bedrag is voor iedereen gelijk en bestaat uit de kosten voor vuilniswagens, containers en dergelijke. Het variabele bedrag wordt bepaald door het aantal keren dat de grijze container aan de weg wordt gezet (inclusief de grootte van de grijze container) of een vuilniszak in de ondergrondse container wordt gegooid. Hoe meer afval een bewoner aanbiedt hoe hoger de afvalstoffenheffing wordt. Hiermee worden bewoners gestimuleerd om meer afval te scheiden en om minder vaak restafval aan te bieden waardoor de kosten van inzameling dalen.

#### Kansen

De afvalstoffenheffing in gemeenten met Diftar is gemiddeld lager dan in andere gemeenten. In 2014 was de afvalstoffenheffing in gemeenten met Diftar gemiddeld € 210,- per huishouden, vergeleken met gemiddeld € 247,- in gemeenten waar het tarief is gebaseerd op het aantal personen per huishouden zoals Groningen.

Figuur S1: Ontwikkeling van de kosten per tariefsysteem



Bron: Agentschap NL

In gemeenten met Diftar wordt meer afval gescheiden, waardoor minder restafval ontstaat. In Nijmegen en Maastricht, twee gemeenten met Diftar die redelijk vergelijkbaar zijn met Groningen, is het scheidingspercentage 68% respectievelijk 70%. De kosten voor de verbranding van het restafval vallen daardoor lager uit en grondstoffengebruik daalt.

Bewoners hebben zelf invloed op de hoogte van hun afvalstoffenheffing. Bewoners die veel afval scheiden worden beloond doordat ze minder betalen. Bewoners die meer afval produceren, dit niet goed scheiden of vaak gebruik maken van de inzamelmiddelen betalen na verhouding meer.

#### Risico's

Een bezwaar tegen Diftar is de zorg dat meer afval wordt gedumpt in de openbare ruimte. Onderzoek in andere gemeenten wijst uit dat er inderdaad meer afval wordt gedumpt in gemeenten met Diftar dan in gemeenten zonder. Er wordt ook meer afval in prullenbakken gedumpt. Maar de

## Collegedebrief - Discussienota Op weg naar een afvalloze Stad

toename in dumping is beperkt. Toezicht en handhaving en gerichte communicatiecampagnes helpen hiertegen.

In wijken met ondergrondse containers kan een groter risico ontstaan op verstoppingen van de container en daardoor bijplaatsingen. Dergelijke verstoppingen moeten snel verholpen worden. Sommige senioren en andere bewoners met een medische indicatie zijn genoodzaakt om vaak kleine zakken afval aan te bieden en kunnen het lastig vinden om afval te scheiden. Dat vraagt om flankerend beleid zodat deze groepen niet financieel worden gedupeerd door Diftar. Diftar hoeft geen invloed te hebben op het kwijtscheldingsbeleid voor minima.

Bij de invoering van de ondergrondse containers en containermanagement hebben we de vereiste meldingen gedaan aan het College Bescherming Persoonsgegevens om privacy te waarborgen.

Invoering van Diftar vereist geen aanvullende registratie van gegevens. Het afvalaanbod wordt geregistreerd op adresniveau. De data worden bewaard voor eventuele bezwaarprocedures tegen opgelegde aanslagen, operationele analyses zoals het achterhalen van oorzaken van storingen en (op geaggregeerd niveau) voor trendanalyses en na maximaal 5 jaar vernietigd.

## Collegebrief - BORG-rapportage 2014 informatie

Onderwerp BORG-rapportage 2014 - informatie

Steller M. Ronda



De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 89 81 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 4889912

Datum 19-03-2015 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Sinds 2001 voeren we het beheer van de gemeentelijke openbare infrastructuur uit volgens de BORG-systematiek (Beheerplan Openbare Ruimte Groningen). Volgens een van tevoren vastgesteld kwaliteitsprofiel bepalen we met deze systematiek de inzet in het onderhoud. Daarnaast vindt er ieder jaar een BORG-schouw plaats, waarbij burgers toetsen in hoeverre wordt voldaan aan dit kwaliteitsprofiel. Jaarlijks presenteren wij aan u de resultaten van de BORG-schouw.

Op basis van de schouw worden voor het jaar daarop nieuwe accenten in het onderhoud bepaald. Uit de schouwresultaten over meerdere jaren worden ook de ontwikkelingen in de onderhoudskwaliteit zichtbaar. In de jaarlijkse BORG-rapportage doen wij verslag over de gerealiseerde kwaliteit in het beheer en onderhoud van de stad.

### **Kwaliteitsniveau blijft in 2014 op peil**

Vanaf 2006 zijn we erin geslaagd om met minder middelen de goede onderhoudskwaliteit van de stad te behouden. We kunnen tevreden zijn als 90% voldoet aan de kwaliteitsambitie. Uit de BORG-schouw van 2014 blijkt dat Groningen stadsbreed in 95% van de waarnemingen voldoet aan de BORG doelen. In 2013 lag dit percentage op 92%. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat in 2014 de BORG-doelstelling voor de facetten groen en schoon is verlaagd van voldoende naar sober. Uitzondering hierop zijn de binnenstad en het Noorderplantsoen waar het kwaliteitsniveau ongewijzigd is gebleven. Het Noorderplantsoen is (samen met de binnenstad) een visitekaartje voor Groningen. We hanteren hier dan ook een hoger BORG-niveau dan in de rest van de stad. Het resultaat is een schoon park en goed onderhouden groen dat wordt gewaardeerd door de Stadjer.



## Collegedebat - BORG-rapportage 2014 informatie

## Collegebrief - BORG-rapportage 2014 informatie

Het verlagen van het kwaliteitsniveau in de rest van de stad betekent dat de facetten aan minder hoge kwaliteitsnormen hoeven te voldoen, waardoor automatisch een hogere score ontstaat. Afgezet tegen het oude BORG-niveau is de kwaliteit stadsbreed in vergelijking met 2013 vrijwel niet veranderd (-1%).

Het jaar 2014 was een overgangsjaar waarbij de effecten op de netheid en de verzorging nog niet volledig zichtbaar waren. Per 2015 is de bezuiniging wel volledig ingevuld. De gevolgen van de bezuinigingen zullen we vanaf 2015 dan ook meer gaan zien. We zetten een flexibel aanvalsteam 'netheid en verzorging' in om excessen aan te pakken en waar mogelijk te voorkomen. Daarnaast is er de komende jaren opnieuw volop ruimte voor bewoners, instellingen en ondernemers om initiatieven te ontplooiën. Deze ondersteunen we van harte door dit te faciliteren.

### Participatie

De BORG-schouw is een belangrijk middel voor het realiseren van bewonersparticipatie in het beheer van de stad. Grotendeels wordt de BORG-schouw uitgevoerd door inwoners van de stad. Door dit bewonersoordeel ontstaat inzicht in de totale kwaliteit van de openbare ruimte. In 2014 hebben 135 burgers deelgenomen aan de BORG-schouw. Op 19 januari 2015 zijn de resultaten van de BORG-schouw samen met de schouwers gepresenteerd en geëvalueerd.

Voor meer informatie over de BORG-rapportage 2014 verwijzen wij u naar de bijlage.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten



de secretaris,  
Peter Teesink



21

BORG

2014

BORG-rapportage



# Collegiebrief - BORG-rapportage 2014 informatie

## 1. INLEIDING

Sinds 2001 voeren we het beheer van de gemeentelijke openbare infrastructuur uit volgens de BORG-systematiek (Beheerplan Openbare Ruimte Groningen). Volgens een van tevoren vastgesteld kwaliteitsprofiel bepalen we bij deze systematiek de inzet in het onderhoud. Daarnaast vindt ieder jaar een BORG-schouw plaats, waarbij burgers toetsen in hoeverre wordt voldaan aan dit kwaliteitsprofiel. In 2014 hebben 135 burgers meegedaan aan deze schouw. Op basis van de schouw worden voor het jaar daarop nieuwe accenten in het onderhoud bepaald. Uit de schouwresultaten over meerdere jaren worden ook de ontwikkelingen in de onderhoudskwaliteit zichtbaar. In de jaarlijkse BORG-rapportage doen wij verslag van de gerealiseerde kwaliteit in het beheer en onderhoud van de stad en stellen we het kwaliteitsprofiel en de doelen voor het volgende jaar voor.

De BORG-schouw is één van de belangrijkste vormen van burgerparticipatie in het onderhoud van de stad. Dit zien wij ook terug in de grote opkomst bij de evaluatie van de BORG-schouw 2014, waar wij de resultaten van de schouw aan Stadlers hebben gepresenteerd. Tijdens deze constructieve en interactieve bijeenkomst, die in een goede sfeer verliep, hebben de schouwers de resultaten van de schouw besproken en ideeën aangedragen ter verbetering van de kwaliteit van het onderhoud. De schouwresultaten zijn besproken zowel in grote lijnen als – meer in detail – op stadsdeelniveau. De schouwers zijn tevreden over de manier waarop zij kunnen participeren in het beheerbeleid.

Uit de schouwresultaten van de afgelopen jaren blijkt dat de onderhoudskwaliteit van 2002 (78%) tot 2006 (90%) geleidelijk omhoog is gegaan en in de jaren daarna licht is gedaald tot 88% in 2009. Vervolgens is de score ieder jaar weer toegenomen. In 2013 stond de score op 92%. In 2014 is de score met 3% omhoog gegaan. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat in 2014 de BORG-doelstelling voor de facetten groen en schoon is verlaagd van voldoende naar sober (uitzondering hierop is de binnenstad waar het kwaliteitsniveau ongewijzigd is gebleven). Het verlagen van het kwaliteitsniveau betekent dat deze facetten aan minder hoge kwaliteitsnormen hoeven te voldoen, waardoor automatisch een hogere score ontstaat.

### *Leeswijzer*

In hoofdstuk 2 gaan we eerst kort in op de BORG-systematiek. Een uitgebreide beschrijving van de systematiek is opgenomen in bijlage 1. In hoofdstuk 3 presenteren wij de resultaten van de BORG-schouw 2014 en de analyse ervan. In hoofdstuk 4 beschrijven we de aantallen meldingen over het onderhoud van de openbare ruimte. In hoofdstuk 5 beschrijven wij de doelstellingen en de kwaliteitsniveaus voor 2015.

## 2. BORG

BORG is een systematiek waarmee voor beheer een effectieve inzet van middelen wordt gewaarborgd. Hiervoor zijn de gewenste kwaliteitsniveaus (zeer hoog, hoog, basis en sober) vastgesteld. Hierna wordt een korte beschrijving van de systematiek gegeven. In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving opgenomen.

De kenmerken van BORG zijn:

- o *kwaliteitsprofiel*, vastgesteld door de gemeenteraad (bijlage 2). In het kwaliteitsprofiel wordt onderscheid gemaakt in de facetten van de openbare ruimte (rijwegen, beplanting enz.), de functie van het gebied (woonwijk, bedrijventerrein enz.) waarin die onderdelen zich bevinden en het beoogde onderhoudsniveau;



## Collegebrief - BORG-rapportage 2014 informatie

- o *de BORG-schouw* die de werkelijkheid toetst aan het afgesproken kwaliteitsniveau. Deze schouw vindt plaats rond juni en wordt grotendeels uitgevoerd door burgers. Daarnaast worden er voor de verhardingen ook nog professionele metingen uitgevoerd. Alleen afgaan op de jaarlijkse BORG-schouw zou voor dit facet een te eenzijdig beeld van de kwaliteit opleveren. In deze rapportage informeren wij u over de resultaten van de BORG-schouw én de professionele meting voor het facetten verharding;
- o *deelprogramma kwaliteit leefomgeving (Stadsbeheer)* met daarin de onderhoudsprojecten die het komende jaar zullen worden uitgevoerd. Dit programma is gebaseerd op de jaarlijkse schouw- en inspectieresultaten.

### 3. BEOORDELING KWALITEIT VAN HET ONDERHOUD IN 2014

Ieder jaar wordt beoordeeld of de gewenste kwaliteit van het onderhoud, zoals vastgelegd door de raad, wordt gehaald. Dit is in 2014 op twee manieren in beeld gebracht.

1. Technische inspecties door specialisten op het gebied van wegen, bomen en speelplekken;
2. Een BORG-schouw voor alle heel- en schoonfacetten in de openbare ruimte in de periode mei tot en met juli.

In deze schouw wordt getoetst of de vastgestelde kwaliteitsdoelen op de verschillende facetten daadwerkelijk zijn gehaald.

In 2014 zijn de BORG-doelstellingen voor de facetten groen en schoon verlaagd van voldoende naar sober. Uitzondering hierop is de binnenstad waar het kwaliteitsniveau ongewijzigd is gebleven. Het verlagen van het kwaliteitsniveau betekent dat deze facetten aan minder hoge kwaliteitsnormen hoeven te voldoen, waardoor automatisch een hogere score ontstaat. Om inzicht te geven in het verschil tussen het borgniveau “voldoende” en “sober”, hebben we in de tabellen de schouwresultaten tegen zowel het oude als nieuwe BORG-niveau afgezet. Als we bijvoorbeeld kijken naar het facet groen dan scoort dit stadsbreed 96%. Dit is afgezet tegen het ambitieniveau “sober”. Als we dezelfde schouwresultaten afzetten tegen het oude ambitieniveau “voldoende” scoren we 90%.

#### *Bewonersparticipatie*

Ook in 2014 werd de BORG-schouw grotendeels uitgevoerd door burgers. Van de 145 schouwers waren 135 burgers van onze stad en 10 medewerkers van Stadsbeheer. De stad is onderverdeeld in 252 deelgebieden, hiervan zijn 220 deelgebieden geschouwd. De BORG-schouw is een belangrijk middel voor het realiseren van bewonersparticipatie in het beheer van de stad. Op basis van de trends uit de schouwresultaten bepalen we namelijk accenten en prioriteiten in het onderhoud bepaald. Daarnaast wordt met de algemene tendensen uit deze bewonersschouw bepaald of we de beoogde kwaliteit realiseren. Grotere afwijkingen kunnen aanleiding zijn om bij te sturen in de inzet van gemeentelijke middelen in het onderhoud.

#### *Bijzonderheden - Ecologie*

Vanaf 2009 wordt bij de BORG-schouw ook het facet ecologie meegenomen. Wij ervaren dat ‘kwaliteit’ in ecologie iets heel anders inhoudt dan bij de andere facetten. Daarmee is de beoordeling van ecologie een beetje een ‘vreemde eend in de bijt’ in de BORG-schouw. Gaat het bij de andere facetten over netheid en verzorging, bij ecologie gaat het veel meer om de verscheidenheid van planten en dieren die in een bepaald gebied voorkomen. Ook in 2014 wordt bij ecologie met een score van 92%, voldaan aan het vastgestelde kwaliteitsprofiel.

## Collegebrief - BORG-rapportage 2014 informatie

Om een goed beeld te krijgen van de planten en dieren in de gebieden die binnen de Stedelijke Ecologisch Structuur (SES) vallen, wordt er ook een specialistische monitoring uitgevoerd. Het gaat hierbij niet alleen om zeldzame of beschermde soorten, maar ook om doelsoorten (indicatorsoorten). Met de gegevens van de monitoring kan de inrichting en het beheer zo nodig worden aangepast of bijgesteld. In zeven jaar tijd (cyclisch proces) monitoren we alle gebieden in de SES.

### 3.1 Behaalde resultaten

In onderstaande tabel is weergegeven hoe de verschillende facetten en de onderdelen daarvan in 2014 hebben gescoord. Van ieder facet is aangegeven welk deel voldeed aan de gestelde kwaliteitsdoelen. Ter vergelijking zijn in de derde kolom de scores uit 2013 vermeld. We kunnen tevreden zijn als 90% op of boven de gestelde kwaliteitsambitie scoort. Omdat onderhoud een cyclisch proces is, zullen er altijd onderdelen zijn die niet voldoen en die in een volgende onderhoudsronde aan de beurt komen.

FACET/ onderdeel	% voldoet aan de kwaliteitsambitie		
	2014 oud ("voldoende" voor facetten groen en schoon)	2014 nieuw ("sober" voor facetten groen & schoon)	2013
<b>Verharding</b> (gewogen gemiddelde)	<b>89</b>	<b>89</b>	<b>90</b>
Rijbaan	n.v.t.	95	93
Trottoir	n.v.t.	88	89
Fietspad	n.v.t.	81	89
Wegmarkering	n.v.t.	89	87
<b>Groen</b> (gewogen gemiddelde)	<b>90</b>	<b>96</b>	<b>92</b>
Beplanting	85	98	89
Gras	88	98	89
Bomen	94	94	95
<b>Meubilair</b> (gewogen gemiddelde)	<b>94</b>	<b>94</b>	<b>95</b>
Speelvoorzieningen	n.v.t.	95	97
Wijkobjecten	n.v.t.	98	93
Verlichting	n.v.t.	96	97
Straatmeubilair	n.v.t.	88	89
Bebording	n.v.t.	94	95
<b>Oever</b> (gewogen gemiddelde)	<b>92</b>	<b>92</b>	<b>94</b>
Zware oeverbescherming	n.v.t.	91	92
Oever	n.v.t.	93	95
<b>Schoon</b> (gewogen gemiddelde)	<b>90</b>	<b>98</b>	<b>91</b>
Onkruid in verharding	79	94	80
Zwerfvuil op verharding	93	99	93
Zwerfvuil in groen	90	99	92
Drijfvuil	92	99	86
Graffiti	95	99	95
Hondenpoep	94	99	94

## Collegiebrief - BORG-rapportage 2014 informatie

<b>Ecologie</b> (gewogen gemiddelde) (onderdeel van het facet groen)	<b>92</b>	<b>92</b>	<b>95</b>
Natuurlijk gras	<i>n.v.t.</i>	93	96
Natuurlijke beplanting	<i>n.v.t.</i>	95	94
Natuurlijk spelen	<i>n.v.t.</i>	83	93
Natuurlijke oevers	<i>n.v.t.</i>	88	95
<b>TOTALE STAD</b> (gewogen gemiddelde) (excl. ecologie)	<b>92</b>	<b>95</b>	<b>92</b>

### 3.2 Schouwresultaten per facet

In dit hoofdstuk presenteren wij de resultaten van de BORG-schouw 2014 en de analyse ervan.

#### \* Verharding

Verharding voldoet in 89% van de waarnemingen aan de gewenste kwaliteit en is daarmee ten opzichte van het voorgaande jaar met 1% gedaald. De grootste daling doet zich voor in het aspect fietspad (-8%). Dit is een opmerkelijke daling die we de afgelopen jaren niet eerder hebben waargenomen. Er zit een verschil tussen de beoordeling op beeld en technische beoordeling waarbij daadwerkelijk gemeten wordt. Vanuit de technische beoordeling zien we geen achteruitgang, terwijl het beeld voor de schouwers wel achteruit lijkt te gaan. Om deze beoordeling te staven zouden we een professionele BORG schouw (op beeld kwaliteit) kunnen uitvoeren en die vergelijken met de Burgerschouw en technische inspectie.

Naast de burgerschouw wordt bij de verharding op een aantal aspecten ook een professionele inspectie gedaan. Deze inspectiecijfers maken geen onderdeel uit van de BORG-scores maar bieden een goede mogelijkheid tot vergelijking. Om de kwaliteitsontwikkeling goed in beeld te houden, presenteren wij hieronder – ter vergelijking met de borgscores op de vorige pagina – ook de resultaten van de professionele inspectie in 2014. Het gaat hier om de score “voldoende”, onderscheiden naar asfalt en elementenverharding (tegels, klinkers).

#### *Resultaten professionele inspectie verhardingen 2014*

	2014		2013	
	Asfalt	Elementen	Asfalt	Elementen
	% voldoende of hoger		% voldoende of hoger	
Rijbanen	93	91	93	89
Fietspaden	95	94	96	92
Trottoirs	87	93	94	91
Totaal	93 (gewogen gemiddelde)	91 (gewogen gemiddelde)	93 (gewogen gemiddelde)	90 (gewogen gemiddelde)

Uit deze professionele inspectie blijkt dat de kwaliteit van de elementenverharding het afgelopen jaar vrijwel gelijk gebleven is. Opvallend is de daling van de kwaliteit van de trottoirs met 7% ten opzichte van 2013. Slecht 1% van de trottoirs is voor zien van asfalt. Wanneer één geasfalteerde trottoir een slechte beoordeling krijgt, heeft dat direct relatief veel effect op de score. De professionele inspectie van verharding geeft een ander beeld van de kwaliteitsontwikkeling dan de BORG-schouw. Dit komt waarschijnlijk doordat bij de professionele inspectie gedetailleerder wordt beoordeeld, waardoor kwaliteitsverlagen eerder worden opgemerkt.



## Collegiebrief - BORG-rapportage 2014 informatie

### \* Groen

De score voor *groen* lijkt dit jaar met 4% te zijn gestegen van 92% naar 96%. Dit is echter een vertekend beeld doordat het kwaliteitsdoelstelling is bijgesteld van voldoende naar sober. Deze score geeft aan dat 96% van het groen voldoet aan kwaliteitsniveau sober en daarmee voldoet aan de gestelde norm. Wanneer we de schouwresultaten afzetten tegen het oude BORG-niveau (voldoende) zien we een daling van 2% naar 90%. Ten opzichte van 2013 is het kwaliteitsniveau van het groen in praktische zin licht afgenomen. Het voldoet echter ruim aan het nieuwe kwaliteitsniveau sober.

Ook in 2014 hebben de schouwers het *ecologische groen* beoordeeld. Het gaat daarbij om de onderdelen: natuurlijk gras, natuurlijke beplanting, natuurlijk spelen en natuurlijke oevers. Om de schouwers beter in staat te stellen de ecologische gebieden goed te beoordelen, hebben wij het kaartmateriaal voor de schouw verder verbeterd. Dit heeft geleid tot een realistischer waardering van de kwaliteit van de ecologische gebieden. Het stedelijk gemiddelde komt in 2014 uit op 92% en voldoet daarmee aan het kwaliteitsprofiel.

### \* Meubilair

De score voor *meubilair* is met 94% vrijwel gelijk gebleven (-1%). De gecontinueerde gerichte inzet op straatmeubilair lijkt daarmee effect te hebben.

### \* Oevers

Het facet *oevers* laat sinds 2010 een stijgende lijn zien. Vanaf 2012 voldoet *oevers* aan de gewenste kwaliteit. Ondanks een lichte daling van 94% naar 92% voldoet het facet oevers hiermee aan de gestelde kwaliteitsdoelstelling.

### \* Schoon

De score voor *schoon* lijkt dit jaar met 7% te zijn gestegen van 91% naar 98%. Dit is echter een vertekent beeld doordat het kwaliteitsniveau is bijgesteld van voldoende naar sober. Deze score geeft aan dat 98% voldoet aan kwaliteitsniveau sober en daarmee voldoet aan de gestelde norm. Wanneer we de schouwresultaten afzetten tegen het oude BORG-niveau (voldoende) zien we dat de kwaliteit ten opzichte van 2013 in gemiddelden vrijwel gelijk is gebleven (-1%). Op de onderdelen 'onkruiden in de verharding' en 'zwerfafval in het groen' zien we een lichte daling.

Meer zichtbare effecten van de bezuinigingen op het schoonhouden van de wijk verwachten we in 2015, omdat de werkelijke reductie in het aantal medewerkers en machines dan volledig geëffectueerd is. De eerste tranche van de bezuiniging (2014) was op dit aspect relatief beperkt.

### **3.3 Verkiezing schoonste winkel- en stationsgebied in Nederland**

#### *Verkiezing schoonste winkelgebieden in Nederland.*

Op initiatief van de stichting Nederland Schoon zijn het afgelopen jaar in heel Nederland schouwen gehouden in 430 wijkwinkelgebieden. Hierbij zijn in juli en augustus de gebieden geschouwd en zijn 18.000 bezoekers geïnterviewd. Op de ranglijst schoonste winkelgebieden van de 25 grotere steden staat Groningen met een gemiddelde van 6,9 op de zevende plaats. Groningen voert deze ranglijst aan als het gaat om steden met meer dan 200.000 inwoners. De resultaten per winkelgebied worden besproken in het gewone overleg met de verschillende



## Collegiebrief - BORG-rapportage 2014 informatie

winkelcentra. Ook bestaat gelijktijdig de mogelijkheid voor de winkelgebieden om te participeren en met eigen (schoon) initiatieven te komen. Hierin kan de gemeente faciliteren.

### *Verkiezing schoonste stationsgebieden in Nederland.*

Een zelfde verkiezing is gehouden voor de 44 stationsgebieden in Nederland. Het hoofdstation van Groningen staat met een 6,5 op 43e plek op de ranglijst. Dit kan deels verklaard worden doordat ook voor het stationsgebied het BORG-niveau sober geldt. Hoewel de waardering (6,5) voldoende is, gaan we kijken of we door middel van participatie extra schooninitiatieven kunnen ontwikkelen.

### 3.4 Schouwresultaten per stadsdeel

In de onderstaande tabel wordt per stadsdeel ingegaan op de resultaten van de BORG-schouw. In de tabel ziet u een overzicht van de schouwscores per stadsdeel. We hebben de schouwresultaten voor de facetten groen en schoon (net als voor de stadsbrede resultaten), afgezet tegen het oude en nieuwe kwaliteitsniveau. In de tabel is dit aangegeven met O = oud (voldoende) en N = nieuw (sober). Uitzondering hierop is de binnenstad waar het kwaliteitsniveau ongewijzigd is gebleven. In rood staat aangegeven welke facetten niet voldoen aan de ondergrens van 90%.

Niveau	Ecologie	Groen		Meubilair	Oever	Schoon		Verharding	Totaal	
		O	N			O	N		O	N
Oude Wijken	99	95	98	97	96	90	98	90	92	96
Oost	80	81	93	87	92	85	98	82	84	91
West	99	95	98	98	97	95	99	94	96	98
Zuid	98	96	98	96	93	94	100	91	94	97
Binnenstad	78	90		97	55	80		90	87	
<b>Totaal Stedelijk</b>	<b>92</b>	<b>92</b>		<b>92</b>	<b>92</b>	<b>98</b>		<b>98</b>	<b>91</b>	<b>95</b>

#### *Schouwresultaten per stadsdeel*

#### Oude wijken

*Score: 96 %*

De score voor de Oude wijken is met 5% gestegen en scoort met 96% boven het gewenste niveau van 90%. Ten opzichte van vorig jaar zijn er slechts kleine verschuivingen per facet. Ook als we de resultaten afzetten tegen de oude kwaliteitsnorm "voldoende", voldoet het onderhoudsniveau van alle facetten.

#### Oost

*Score: 91%*

Stadsdeel Oost, scoort met 91%, 2% hoger dan in 2013 en blijft hiermee net boven het gewenste niveau. Wanneer we het kwaliteitsniveau afzetten tegen de oude norm, scoort Oost met 84% beduidend minder. De facetten ecologie, meubilair en verharding scoren onder de norm.

De afname van de ecologische kwaliteit is opvallend, maar goed te verklaren. In deze groene wijk liggen veel natuurvriendelijke bermen. De afgelopen jaren zijn de bermen door

## Collegebrief - BORG-rapportage 2014 informatie

bezuinigingen minder vaak gemaaid. Dit is ten koste gegaan van de aantrekkelijkheid en biodiversiteit en vertaalt zich in een fors lagere score. Deze bezuiniging is teruggedraaid en de verwachting is dat de kwaliteit de komende jaren weer zal toenemen. De achteruitgang van 4% van het meubilair is mogelijk te verklaren door het tijdstip van de schouw. Deze heeft waarschijnlijk plaats gevonden voor de jaarlijkse schoonmaakronde van de verkeerselementen.

Ondanks dat we de afgelopen jaren investeerden in het verbeteren van de verharding is de kwaliteit toch licht gezakt naar 81%. Mogelijke verklaring zijn de vele werkzaamheden aan kabels en leidingen.

### West Score: 98 %

Stadsdeel West scoort ook dit jaar goed op alle onderdelen en is met een score van 98% in kwaliteit gestegen. In vergelijking met vorig jaar zijn er geen grote verschillen in scores waargenomen.

### Zuid Score: 96%

De totaalscore is vergeleken met het oud niveau "voldoende" gelijk gebleven en komt uit op 94%. In vergelijking met het nieuwe borgniveau heeft zuid zelfs een score van 97%. Hiermee voldoet stadsdeel Zuid ruim aan de BORG-doelstelling. In vergelijking met vorig jaar zijn er geen grote verschillen in kwaliteit waargenomen.

### Binnenstad Score: 87%

De gemiddelde score voor de Binnenstad ligt onder het stedelijk gemiddelde, maar is met 87% wel gestegen in vergelijking met vorig jaar. In de drukke binnenstad is het onderhouden en beheren vaak lastig waardoor niet op elk moment de norm kan worden gehaald. Dit heeft vooral effect op de scores bij schoon. Dit wordt veroorzaakt door enerzijds onkruid in verharding en anderzijds een toename van bezoekers, evenementen en (fiets)parkeren. Dit blijft een belangrijk aandachtspunt voor de Binnenstad.

Opvallend is de sterke daling van de beoordeling van de oevers (van 100% naar 55%). Deze meting is gebaseerd op de parkeervakken en de rijbaan bij delen van de diepenring. Echter dit is niet onderdeel van de oevers. Feitelijk zouden we hiervoor in het water moeten schouwen, immers de oevers langs de diepenring bestaan uit stenen oevers(kades) die voor een behoorlijk deel onder water liggen. De schouwers hebben de bovenkant van de oevers beoordeeld terwijl dit eigenlijk niet de bedoeling was. Dit is besproken met de schouwers tijdens de evaluatie.

### **3. MELDINGEN OPENBARE RUIMTE**

Meldingen van bewoners en bedrijven zijn een belangrijk hulpmiddel om op de hoogte te zijn van gebreken in de openbare ruimte en zo de noodzakelijke reparaties te kunnen uitvoeren. In een stad met meer dan 200.000 inwoners kunnen we onmogelijk alles zelf voortdurend in de gaten houden. Bewoners kunnen hun meldingen zowel telefonisch als digitaal (24 uur per dag) doen. Alle meldingen komen centraal binnen bij het Meldpunt Stadsbeheer en worden van daaruit doorgespeeld naar de betreffende teams voor afhandeling.

De ontwikkeling van het aantal meldingen heeft – in tegenstelling tot wat men wellicht zou verwachten – vaak geen directe relatie met de onderhoudstoestand. Zo heeft bijvoorbeeld de verbeterde bereikbaarheid (digitaal en via de MeldStad app) van de gemeente invloed op het aantal meldingen. Ook kan één enkel incident of extreme weerssituatie leiden tot een groot

## Collegebrief - BORG-rapportage 2014 informatie

aantal meldingen.

In onderstaande tabel ziet u een weergave van de ontwikkeling over de afgelopen jaren van het aantal meldingen in de verschillende categorieën van de openbare ruimte.

*Aantallen meldingen per hoofdcategorie 2011-2014*

	2011	2012	2013	2014	% t.o.v. 2013
Bomen	842	688	1.211	833	-31%
Bruggen, viaducten en water	131	97	100	98	-2%
Diversen	301	348	449	47	-90%
Groen	1.562	1.754	1.243	1.348	8%
Openbare afvalstromen	2.133	2.052	1.596	1.767	11%
Riolering	572	601	454	455	0%
Speelplekken en toestellen	220	133	142	181	27%
Straatverlichting/verkeerslichten	2.301	2.157	2.154	2.301	7%
Verkeer & Vervoer	109	804	891	705	-21%
Verkeersvoorzieningen	564	543	536	580	8%
Wegen	2.518	2.392	2.167	2.491	15%
<b>Totaal</b>	<b>11.253</b>	<b>11.569</b>	<b>10.943</b>	<b>10.327</b>	<b>-1%</b>

Uit de tabel blijkt dat het totaal aantal meldingen ten opzichte van 2013 vrijwel stabiel is gebleven. Dit beeld is licht vertekend omdat bij de categorie bomen een opvallende daling is te zien. In 2013 stonden nog veel melding geregistreerd van de oktoberstorm eind 2012. In 2014 is deze achterstand vrijwel geheel weggewerkt. Het aantal meldingen voor de meeste andere categorieën is licht gestegen. In het onderstaande overzicht is aangegeven wat de oorzaak is van de lichte stijging van het aantal meldingen:

- Groen: meer meldingen over maaien en te hoog onkruid;
- Openbare afvalstromen: meer meldingen over verstopte straatkolken;
- Speeltoestellen: meer meldingen achterstallig onderhoud;
- Verlichting: meer meldingen storingen;
- Wegen: meer meldingen van onkruid op de verharding.

In de tabel hieronder is een verdeling van de meldingen over de verschillende stadsdelen weergegeven. In deze tabel is te zien dat het aantal meldingen in de grootste stadsdelen Noorddijk en Zuid het grootst is.

*Aantal meldingen per stadsdeel in 2014*

	2014	%
Binnenstad	1.840	18
Oude Wijken	1.072	10
West	1.890	18
Oost	2.679	26
Zuid	2.846	28
<b>Totaal</b>	<b>10.327</b>	<b>100%</b>



## Collegiebrief - BORG-rapportage 2014 informatie

### 5. KWALITEITSNIVEAU EN DOELSTELLINGEN 2015

Vanaf 2006 zijn we erin geslaagd om met minder middelen de goede onderhoudskwaliteit van de stad te behouden. Uit de BORG-schouw van 2014 blijkt dat Groningen stadsbreed in 95% van de waarnemingen voldoet aan de BORG doelen. Daarmee is de totaalscore iets hoger geworden dan die van 2013. Belangrijke kanttekening hierbij is dat in 2014 de BORG-niveaus voor de facetten groen en schoon verlaagd zijn van voldoende naar sober. Uitzondering hierop is de binnenstad en het Noorderplantsoen waar het kwaliteitsniveau ongewijzigd is gebleven. Het verlagen van de kwaliteitsniveaus betekent dat deze facetten aan minder hoge kwaliteitsnormen hoeven te voldoen en ook zo worden beoordeelt. Afgezet tegen het oude Borgniveau is de kwaliteit stadsbreed in vergelijking met 2013 vrijwel niet veranderd (-1%).

#### BORG-niveau in het Noorderplantsoen

*Het Noorderplantsoen is een Rijksmonument en een groene parel in de stad. Het park wordt intensief gebruikt met als hoogtepunt het Noorderzon festival. Het Noorderplantsoen is samen met de binnenstad een visitekaartje voor Groningen. We hanteren hier dan ook een hoger BORG-niveau dan de rest van de stad. Het resultaat is een schoon park en goed onderhouden groen dat wordt gewaardeerd door de Stadjer..*

Op grond van de nu beschikbare middelen én gezien de ontwikkeling van de BORG-scores in de afgelopen jaren, verwachten wij in 2015 dezelfde kwaliteitsdoelstellingen als 2014 te kunnen realiseren. In bijlage 2 zijn de gewenste kwaliteitsniveaus per structurelement in een matrix weergegeven.

#### 5.1 Bezuinigingen

We zullen ons in 2015 opnieuw inspannen om de stad schoon en heel te houden. Bij het vaststellen van de begroting 2014 heeft de raad besloten tot het verlagen van de BORG-niveaus. Dit houdt in dat we voor de binnenstad en het Noorderplantsoen blijven streven naar het huidige hoge onderhoudsniveau. Voor de overige delen van de stad kiezen we voor een lagere inzet op vooral de kortcyclische maatregelen (groenonderhoud en schoonhouden), zie de beheermatrix 2015 in bijlage 2. Dit zal weliswaar leiden tot een minder verzorgd beeld van de openbare ruimte, maar in de toekomst kan het oorspronkelijke niveau ook relatief eenvoudig weer worden hersteld.

Het jaar 2014 was een overgangsjaar waarbij de effecten op de netheid en de verzorging nog niet volledig zichtbaar waren. Per 2015 is de bezuiniging wel volledig ingevuld. De gevolgen van de bezuinigingen zullen vanaf 2015 dan ook meer zichtbaar worden. We zetten een flexibel aanvalsteam 'netheid en verzorging' in om excessen aan te pakken en waar mogelijk te voorkomen. Daarnaast is er de komende jaren opnieuw volop ruimte voor bewoners, instellingen en ondernemers om initiatieven te ontplooiën. Deze ondersteunen we van harte door dit te faciliteren.



# Collegebrief - BORG-rapportage 2014 informatie

## Bijlage 1

### Beschrijving van de systematiek en onderdelen van BORG (Beheerplan Openbare Ruimte Groningen).

Borgsystematiek

BORG staat voor Beheerplan openbare ruimte Groningen. In dit beheerplan is vastgelegd met welke kwaliteit we de openbare ruimte van de stad willen onderhouden, hoe we dit toetsen en hoe we tot een onderhoudsprogramma komen. Hiervoor is een systeem ontwikkeld, de zogeheten BORG-systematiek.

De BORG-systematiek bevat twee belangrijke aspecten: het gewenste kwaliteitsniveau en de jaarlijkse schouw.

Procesmatig werkt dit als volgt:

Beheerplan	BORG-Systematiek	1.	Het gewenste kwaliteitsniveau staat vast (raadsbesluit).
		2.	De werkelijkheid wordt hieraan getoetst door middel van een schouw; de zogeheten BORG-schouw.
Openbare Ruimte Groningen	Opstellen en Uitvoeren Onderhouds-Programma	3.	De schouwresultaten worden naast het kwaliteitsniveau gelegd.
		4.	De schouwresultaten worden geanalyseerd en gerapporteerd.
5.		De analyse wordt gebruikt bij de opstelling van de onderhoudsprogramma's voor het volgende jaar.	
6.		Het onderhoudsprogramma wordt uitgevoerd, inmiddels zijn we een jaar verder en wordt de volgende schouw uitgevoerd.	

Deze notitie is de afronding van stap 4.

Kwaliteitsniveau

Sinds 2001 hanteert de gemeente Groningen een systematiek die inzichtelijk maakt welke kwaliteit in de openbare ruimte wordt nagestreefd. Om deze kwaliteit meetbaar te maken zijn er 4 verschillende kwaliteitsniveau's vastgesteld te weten: sober, basis, hoog en zeer hoog.

In de stad is er een grote verscheidenheid aan openbare ruimte. Zo zijn er trottoirs, groenvoorzieningen, speelplekken, verkeersborden, bruggen, etc. Al met al zijn er 21 onderdelen benoemd die ondergebracht zijn in 8 facetten.

*Voorbeeld: de onderdelen rijbanen, trottoirs, en fietspaden vormen samen het facet verharding.*

Ook op functies is er onderscheid te maken: woonwijken, winkelcentra, bedrijventerreinen etc. Er worden 6 functies onderscheiden.

De kwaliteit van de openbare ruimte is afhankelijk gemaakt van deze twee factoren; over wat voor element hebben we het en wat is de functie van het gebied?

*voorbeelden:*

- de bruggen in de woonwijken worden op het niveau 'basis' onderhouden.
- de verharding in de binnenstad wordt op het niveau 'hoog' onderhouden.

Het gehele overzicht staat in bijlage 2. Deze matrix is in 2001 vastgesteld door de raad en daarna nog enkele keren als gevolg van bezuinigingen of amendementen in geringe mate gewijzigd.

Hiermee is een instrument ontstaan dat voor wat betreft de openbare ruimte:

- de kwaliteit eenduidig vastlegt;
- aangeeft welke kwaliteit de burgers waar mogen verwachten;
- (politieke) sturingsmogelijkheden geeft aan de kwaliteit.

Het kiezen voor een hogere kwaliteit brengt vanzelfsprekend ook hogere kosten met zich mee om deze keuze waar te maken.

BORG-schouw

Om te toetsen in hoeverre aan de kwaliteit wordt voldaan wordt er geschouwd. De bestaande kwaliteit wordt dan vergeleken met de kwaliteit die er volgens de afspraak zou moeten zijn, het vastgestelde kwaliteitsniveau.

Door het samenvoegen van alle waarnemingen van één facet binnen één stadsdeel kunnen we procentueel het resultaat laten zien. Dit kan natuurlijk ook voor de hele stad.

De BORG-schouw wordt grotendeels (ca 90 %) uitgevoerd door burgers van de stad. Na een (opfris)instructie wordt de schouw in ongeveer 70 % van alle wijken uitgevoerd. In het jaar daarna wordt opnieuw 70 % geschouwd waardoor een overlap ontstaat van ongeveer 20 %.

De resultaten worden gebruikt voor beleidsvorming en het onderhoudsprogramma van volgende jaren. Hierdoor neemt de invloed van de burger op de onderhoudstoestand van de stad toe, uiteraard binnen de kwalitatieve randvoorwaarden (kwaliteitsniveaus) die door de Raad zijn vastgesteld.

Tijdens de schouw wordt in de verschillende functionele gebieden van de stad (woonwijken, winkelcentra enz) beoordeeld welk onderhoudsniveau de verschillende facetten hebben. De resultaten daarvan worden vergeleken met het kwaliteitsniveau dat in die gebieden wordt nagestreefd.

# Collegebrief - BORG-rapportage 2014 informatie

## Bijlage 2: Beheermatrix 2015

Beheermatrix versie 2015	Hoofdstructuur		Binnenstad		Woonwijken		Bedrijven terreinen	Stedelijke en bovenstedelijke voorzieningen	Grote groen- en recreatiegebieden			
	radialen, belangrijke ov-lijnen	voetgangers / winkelgebieden	overige	ontmoetingsplaatsen (wijk-, buurt-, winkel- en bejaardencentra, kerken, sporthallen, centrale speelv.	overige	bedrijventerreinen en industrieterreinen en kantorenparken	Hoofdstation, RUGZernike, Gron. Museum, UMCG, Stadsschouwburg, Oosterpoort, Martinihal	stedelijke parken en recreatieve voorzieningen (De Held, Sligew.park, Noorddijk, Dwaarsdijksterb.	stedelijke parken en recreatieve voorzieningen (Kardinge, Ruskenveen)	Noorderplantsoen		
onderdeel												
Verharding												
Verlichting												
Straatmeubilair en bebording												
Groen												
Bomen												
Speelvoorzieningen												
Kunstwerken c.a.												
Schoonmaken c.a.												
Ecologie												



## Collegedrief - BORG-rapportage 2014 informatie

## Collegedebat - BORG-rapportage 2014 informatie



## Collegebrief - Evaluatie grofvuil 2014



Onderwerp Evaluatie grofvuil 2014

Steller A.K. Brinkman

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 10 37 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 4820086

Datum 04-02-2015 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Bij de behandeling van de gemeentebegroting 2014 heeft uw raad ingestemd met het voorstel om per 2014 grofvuil voortaan niet meer 'gratis' aan huis op te halen. Bewoners die van deze service gebruik maken worden per 2014 geacht hiervoor – los van de afvalstoffenheffing - een kostendekkend tarief te betalen. Met deze maatregel wordt – naast een eerlijker toedeling van kosten ('de vervuiler betaalt') - een structurele kostenbesparing beoogd. Deze is destijds geraamd op in totaal circa € 400.000,-/jaar. Hiervan is € 300.000,- benut om de afvalstoffenheffing in 2014 te verlagen. De overige € 100.000,- is vooralsnog gereserveerd binnen de begroting om mogelijk extra benodigde inzet van Stadsbeheer mogelijk te maken (bijvoorbeeld voor het ruimen van extra illegaal aangeboden grofvuil).

Wij hebben u toegezegd de resultaten en bevindingen in 2014 te monitoren en begin 2015 met een evaluatie te komen. Bijgevoegd vindt u de toegezegde evaluatie.

Op grond van de resultaten in 2014 zijn wij van mening dat de maatregel succesvol heeft uitgepakt. Enkele kernresultaten zijn:

- de afvalbrenghstations zijn in 2014 ruim 8.100 keer vaker bezocht (+11%).
- In 2014 is ruim 2.200 ton meer afval gebracht naar de afvalbrenghstations (+17%). Dit leidt tot een betere scheiding waardoor het afval tegen lagere kosten verwerkt kan worden.
- Het aantal verzoeken om grofvuil aan huis op te halen is in 2014 met ruim 90% gedaald naar 728. Onder de oude 'gratis' regeling lieten jaarlijks zo'n 17.000 adressen gratis grofvuil ophalen.
- In 2014 is nog slechts zo'n 100 ton grof vuil aan huis ingezameld (in 2013 nog ruim 1.700 ton). Het aan huis gemengd ingezamelde grofvuil moet tegen een relatief hoog tarief verwerkt worden.

## Collegebrief - Evaluatie grofvuil 2014

Bladzijde 2  
Onderwerp Evaluatie grofvuil 2014



Een en ander heeft er toe geleid dat de benodigde inzet (en daarmee kosten) van Stadsbeheer sterk is/zijn gedaald.

Ongewenste neveneffecten zoals dumping van grofvuil in de openbare ruimte blijken zich niet in wezenlijk grotere mate voor te doen dan voor 2014 het geval was. Afgelopen jaar heeft Stadsbeheer 257 keer een wat grotere hoeveelheid grofvuil moeten ruimen. Het betreft grofvuil dat niet of lastig door veegploegen van de wijkpost meegenomen kan worden. Gemiddeld ging het om circa 4 - 5 gevallen per week.

In de stadsdelen Zuid, West en Oost is overall het beeld dat zich in 2014 niet meer oneigenlijk aanbod van grof vuil heeft voorgedaan dan in de jaren er voor. In de Binnenstad en met name Oude Wijken lijkt het aantal keer dat kleine hoeveelheden grofvuil in de openbare ruimte worden aangetroffen (bijv. een oude lamp of stoel naast een ondergrondse container) wel enigszins te zijn toegenomen. Het extra aanbod is echter beperkt en beheersbaar.

Op grond van de resultaten in 2014 blijkt de kostenbesparing hoger uit te vallen dan oorspronkelijk geraamd. Ten opzichte van de oude regeling - waarbij bewoners nog twee keer per jaar grofvuil aan huis konden laten halen en dit gefinancierd werd vanuit de afvalstoffenheffing - zijn de kosten voor inzameling en verwerking van grofvuil in 2014 met circa € 425.000/jaar gedaald. De besparing valt daarmee structureel € 125.000/jaar gunstiger uit dan begroot.

Wij stellen voor om de extra besparing die de maatregel structureel oplevert deels te benutten om opruimacties in de wijken te (blijven) ondersteunen. De afgelopen jaren hebben wij - veelal gefinancierd vanuit NLA-budgetten - diverse van dergelijke acties (milieustraten e.d.) mede ondersteund in de aandachtswijken. Met het wegvallen van NLA-middelen per 2015 wordt het organiseren van dit soort acties echter bemoeilijkt voor wijkorganisaties. Door hiervoor structureel een budget beschikbaar te stellen van € 50.000,- per jaar verwachten wij jaarlijks tussen de 10 - 15 van dit soort acties te kunnen blijven ondersteunen.

Wij willen hierbij echter als randvoorwaarde stellen dat - om voor financiële ondersteuning in aanmerking te komen - dergelijke opruimacties nadrukkelijk onderdeel dienen te vormen van breder opgezette participatieinitiatieven op het gebied van de thema's schoon, heel en veilig. Ook zouden wij ons bij voorkeur willen (blijven) focussen op de bestaande aandachtswijken en hotspots rond oud & nieuw.

## Collegedebrief - Evaluatie grofvuil 2014

Bladzijde 3  
Onderwerp Evaluatie grofvuil 2014



Door jaarlijks een gelimiteerd budget hiervoor beschikbaar te stellen willen wij mede voorkomen dat er al dan niet in in bepaalde wijken van de stad indirect weer een gratis inzameling voor grofvuil in het leven geroepen wordt.

Op welke wijze en mate waarin ondersteuning van dit soort acties definitief zal worden vormgegeven wordt door ons nog nader onderzocht. Vooralsnog denken wij aan een mogelijke uitbreiding van de bestaande subsidieregeling voor acties als Lentekriebels e.d..

Wij stellen voor om de structurele extra besparing voor het overige (circa €75.000,=/jaar) per 2016 tot uiting te brengen in de afvalstoffenheffing.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,  
Peter den Oudsten

de secretaris,  
Peter Teesink

## Collegebrief - Evaluatie grofvuil 2014

BIJLAGE

### Evaluatie grof vuil 2014

#### Inleiding

Met ingang van 2014 moeten bewoners die grof vuil aan huis laten ophalen hiervoor een kostendekkend tarief betalen. Tot 2014 konden bewoners nog twee keer per jaar 'gratis' een hoeveelheid van maximaal 1,5 m<sup>3</sup> grof vuil aan huis laten ophalen. De kosten die hiermee gepaard gingen werden tot 2014 gedekt vanuit de afvalstoffenheffing. In het kader van bezuinigingen is met ingang van 2014 de regeling voor het aan huis laten ophalen van grof vuil gewijzigd. Met de maatregel werd een bezuiniging van € 300.000/jaar beoogd.

Aan de raad is toegezegd dat begin 2015 een evaluatie zal plaatsvinden. Voorliggende rapportage geeft een weerslag van de resultaten en bevindingen over 2014. De evaluatie wordt afgesloten met enkele conclusies en aanbevelingen.

Hoofdconclusie is dat de invoering van een betaalregiem voor grofvuil positief heeft uitgepakt. Zo is de beoogde kostenbesparing (meer dan) gerealiseerd (circa € 425.000,=). De betalingsregeling heeft gezorgd voor een sterke daling van het aantal meldingen voor het halen van grof vuil. Hierdoor zijn de inzamelkosten gedaald. Er is wezenlijk meer grofvuil door bewoners zelf gebracht naar de afvalbrenststations. Daar wordt het door bewoners direct gescheiden waardoor het tegen lagere kosten verwerkt kan worden. Ongewenste neveneffecten zoals een toename van dumping van grofvuil blijken beperkt en beheersbaar.

#### Resultaten

Doordat hiervoor per 2014 betaald moet worden is het aantal meldingen van bewoners die grofvuil aan huis wilden laten ophalen in 2014 gedaald tot circa 10 – 20 adressen per week. Onder de oude grofvuil regeling werd wekelijks bij 350 – 400 adressen grof vuil aan huis opgehaald. In 2014 totaal is er 728 keer grofvuil tegen betaling aan huis opgehaald (2013: 16.717). Bewoners betalen voor de eerste 1,5 m<sup>3</sup> een tarief van € 46,50. Voor elke extra 1,5 m<sup>3</sup> geldt een aanvullende toeslag van € 25,=. Bewoners kunnen maximaal 4,5 m<sup>3</sup> grof vuil per keer aanbieden. Het gros (84%) van de bewoners laat maximaal 1,5 m<sup>3</sup> ophalen.

In 2014 is er 126 ton gemengd grofvuil aan huis opgehaald. Hiervan betrof 27 ton grofvuil dat eind 2013 door bewoners is aangemeld voor inzameling aan huis maar pas begin 2014 kon worden opgehaald. Dit afval is bij wijze van overgangsregeling nog onder de oude voorwaarden ('gratis') opgehaald. De overige 99 ton grofvuil is door bewoners in 2014 aangemeld en is tegen betaling opgehaald. Dit is nog slechts zo'n 6 - 7% van wat er in voorgaande jaren aan huis werd opgehaald (monitor 2013: 1.708 ton). Het aantal aanmeldingen en het tonnage grofvuil zijn daarmee nog iets verder teruggelopen dan verwacht<sup>1</sup>.

Door het verminderde aantal verzoeken om grofvuil te halen, is ook de benodigde inzet vanuit Stadsbeheer gedaald. In 2014 vergde deze service circa 5 - 6 uur inzet per week van een inzamelploeg bestaande uit 2 man personeel. Onder de oude regeling vergde het 6 volledige ploegdagen per week (48 uur/week). De benodigde inzet is daarmee niet evenredig teruggelopen met het aantal aanmeldingen. Het wekelijks verzamelen bij een klein aantal verspreid over de hele stad gelegen adressen vergt relatief meer tijd dan voorheen (grotere aantallen per dag binnen een geconcentreerd gebied).

De maatregel stimuleert bewoners om grofvuil zelf weg te brengen naar een van de afvalbrenststations. Daar kan men 4 keer per jaar een hoeveelheid grof afval kosteloos afgeven. Op de afvalbrenststations wordt het afval zo veel mogelijk gescheiden in herbruikbare deelstromen. De

<sup>1</sup> Aannname was dat het aantal aanmeldingen terug zou lopen tot circa 2.000 adressen per jaar (40/week).



## Collegebrief - Evaluatie grofvuil 2014

gescheiden deelstromen kunnen veelal tegen gunstiger tarieven verwerkt worden dan gemengd grof vuil.

In 2014 is het totale bezoekersaantal van de afvalbrengrstations met 11% toegenomen (+ 8.105 bezoeken). Het afvalaanbod is met 17% toegenomen (+ 2.210 ton). De toename is het sterkst gebleken op het afvalbrengrstation aan de Duinkerkenstraat. Met name in de eerste en de laatste maanden van het jaar hebben meer bewoners de afvalbrengrstations bezocht. De extra bezoekersaantallen zijn binnen de bestaande openingstijden en personele bezetting op de afvalbrengrstations opgevangen.

Inzameling grofvuil		2014	2013	Vershil
Halén aan huis	Aantal verzoeken halén aan huis	728 (*)	16.717	- 94%
	Tonnage grofvuil halén aan huis	99 (*)	1.708	- 94%
	Inzet Stadsónderhoud (ploeguur/wk)	5 - 6 (*)	48	- 88%
Brengrén	Bezoekers ABS Duinkerkenstraat (#)	36.369	32.197	+ 13%
	Bezoekers ABS Vinkhuizen	44.615	40.682	+ 10%
	<b>Totaal bezoekers</b>	<b>80.984</b>	<b>72.879</b>	<b>+ 11%</b>
	Ton afval gebrácht ABS Duinkerkenstraat (#)	8.962	7.235	+ 24%
	Ton afval gebrácht ABS Vinkhuizen	6.263	5.779	+ 8%
	<b>Totaal ton afval</b>	<b>15.225</b>	<b>13.014</b>	<b>+ 17%</b>
<i>Toelichting</i>				
(*) = Exclusief 335 adressen / 27 ton grofvuil dat januari 2014 nog onder de oude (gratis) regeling aan huis is opgehaald.				
#) = Aandeel Groningen o.b.v. verdeling bezoekersaantallen				

Met name de hoeveelheid hout die via de afvalbrengrstations is ingezameld en gescheiden is in 2014 sterk gestegen. Dit is conform de verwachtingen daar in voorgaande jaren het grofvuil dat gemengd aan huis werd ingezameld voor grofweg de helft uit herbruikbaar hout bestond.

### Klachten en meldingen

In de eerste maanden van 2014 is een beperkt aantal schriftelijke meldingen (circa 15) over de gewijzigde regeling voor grof vuil binnengekomen. De strekking hiervan was overwegend dat men het tarief te hoog vond en/of dat minima/bewoners die geen auto bezitten vonden dat men te zeer getroffen werd door deze maatregel (niet in staat om te betalen of het afval zelf weg te brengrén). Op het totaal aantal bewoners en aansluitingen in de stad is dit aantal uiterst beperkt zó niet verwaarloosbaar te noemen. De betreffende personen hebben allen een reactie ontvangen waarin aangegeven is waarom de maatregel is ingevoerd (bezuiniging) en dat er geen speciale regeling geldt voor bepaalde bewonersgroepen. Daarbij is hen de suggestie gedaan om bij burenen, familie, vrienden e.d. na te gaan of die hen behulpzaam kunnen zijn bij het afvoeren van grofvuil naar een afvalbrengrstation. Het KCC heeft de eerste maanden van 2014 de nodige bewoners aan de telefoon gehad die boos waren over de nieuwe betalingsregeling. Na enkele maanden ebde dat echter ook weg.

Het aantal in Magic geregistreeerde meldingen rond grof vuil is in 2014 sterk gestegen. Vóór 2014 werden echter alleen meldingen van bewoners over grofvuil in de openbare ruimte door ons geregistreeerd. Omdat dit geen volledig beeld geeft zijn we per 2014 ook de waarnemingen door eigen personeel gaan registreren. De stijging in 2014 is dan ook hoofdzakelijk daarvan het gevolg.

Het aantal meldingen van bewoners over grofvuil is in 2014 met 45% gestegen. Naar verwachting heeft de nieuwe regeling voor grofvuil de focus van bewoners op illegaal grofvuil in de openbare ruimte versterkt en daarmee ook tot extra meldingen geleid. De meldingen betreffen in hoofdzaak kleine hoeveelheden grofvuil die in de openbare ruimte worden aangetroffen en/of naast ondergrondse containers zijn geplaatst.

## Collegebrief - Evaluatie grofvuil 2014

Met de registratie wordt beoogd een beter beeld te krijgen van eventuele hotspots om daar zo zonnig nadere actie op te kunnen ondernemen. Ook zorgt het er voor dat de verschillende organisatieonderdelen kunnen zien wat de status van een 'dumping' is (is deze bijvoorbeeld al geruimd, is Stadstoezicht er mee bezig, wanneer wordt hij geruimd e.d.).

	2014	2013
Meldingen Magic grofvuil op straat	2.825	889
- Waarvan via KCC (bewoners)	1.268	880
- Waarvan door wijkposten	1.557	9

### Beeld in de wijken / illegaal aanbod

Het algehele beeld voor de stad is dat in 2014 er niet wezenlijk meer oneigenlijk aanbod van grofvuil is geweest dan in voorgaande jaren. De hoeveelheden grofvuil en aantallen incidenten met grofvuil in de openbare ruimte zijn vergelijkbaar met voorgaande jaren.

Teamleiders van de wijkposten Oost, West en Zuid geven aan geen extra aanbod te hebben gemerkt. Dit houdt niet in dat er daar geen oneigenlijk aanbod van grof vuil in de wijken is. Ook in voorgaande jaren werd er namelijk al het nodige in de wijken aangetroffen en door de wijkposten verwijderd. De teamleiders van stadsdeel Binnenstad en Oude Wijken geven aan wel enig extra aanbod te hebben ondervonden in 2014. Het extra aanbod doet zich met name voor in Oude Wijken. De mate waarin extra aanbod zich voordoet valt niet goed te kwantificeren omdat harde vergelijkingscijfers over voorgaande jaren ontbreken. Daarbij wordt het door personeel van deze wijkposten geruimd grofvuil op het afvalbrengstation Vinkhuizen afgegeven. Extra aanbod dat zich heeft voorgedaan zit dan ook versleuteld in het totale aanbod van ABS Vinkhuizen.

Kleinere dumpingen en/of bijplaatsingen bij onder-/bovengrondse containers zijn/worden door veegteams van de wijkposten geruimd. Teamleiders geven aan dat een veegploeg gemiddeld genomen 1 uur per dag kwijt is aan het opruimen van dergelijke kleinere dumpingen. Daar waar zich in bepaalde stadsdelen extra aanbod heeft voorgedaan is dit in 2014 binnen de reguliere capaciteit van de wijkposten opgevangen.

Grotere dumpingen zijn/worden geruimd door afdeling Stadsonderhoud. Het gaat dan om grof afval dat vanwege de afmetingen of hoeveelheid niet / slecht door de veegauto's van de wijkposten zelf geruimd kan worden (bankstel, tafels, matras e.d.). In 2014 heeft Stadsonderhoud 257 keer grofvuil moeten ruimen. Gemiddeld gaat het om circa 4 - 5 gevallen per week. De benodigde inzet van Stadsonderhoud hiervoor bedraagt zo'n 3 uur/week. In totaal is er 17 ton grof vuil geruimd. De omvang van grotere dumpingen is daarmee beperkt te noemen.

Al met al heeft er een lichte verschuiving van de benodigde inzet plaatsgehad. Zo heeft Stadsonderhoud in 2014 minder inzet dan geraamd hoeven te plegen om zowel het betaalde als oneigenlijk aangeboden grof vuil op te halen. Door Wijkonderhoud en dan met name vanuit de wijkposten Binnenstad & Oude Wijken is er in 2014 iets meer inzet nodig gebleken dan verwacht.

### Aanmelden grofvuil

Per 1 september 2014 is de website aangepast zodat bewoners die grofvuil digitaal aanmelden – na opgave van de hoeveelheid grof vuil die men wil laten halen – eerst via Ideal moeten betalen alvorens de melding geaccepteerd wordt. Dit scheelt inzet voor het opstellen van facturen en voorkomt dat kosten mogelijk niet betaald worden. Sinds september wordt circa 40-50% van de meldingen voor het halen van grof vuil via Internet gedaan en direct betaald. De overige meldingen worden gefactureerd.

## Collegebrief - Evaluatie grofvuil 2014

### Financiële effecten

Activiteit	Kosten (€ / jr)
<b>KOSTEN ONDER OUDE REGELING GHA</b>	<b>TOTAAL € 1.513.000</b>
<b>Halen GHA aan huis</b>	subtotaal <b>€ 602.000</b>
• Inzet personeel/materieel (6 ploegdagen/week à 2 man + voertuig, 8 uur/dag)	€ 364.000
• Verwerkingskosten (ca 1.700 ton GHA a € 140,=/ton)	€ 238.000
<b>Inzamingeling via Afvalbrenngstations</b>	subtotaal <b>€ 911.000</b>
• Verwerkingskosten (13.015 ton a gemiddeld € 70,=/ton)	
<b>KOSTEN ONDER NIEUWE REGELING GHA</b>	<b>TOTAAL € 1.088.300</b>
<b>Halen GHA aan huis tegen betaling</b>	subtotaal <b>€ 4.200</b>
• Inzet personeel/materieel (SO) (5,5 uur/week à 2 man + voertuig)	€ 41.700
• Opbrengst leges (750 adressen/jr, 85% max. 1,5 m3, 15% > 1,5 m3) <sup>(2)</sup>	- € 37.500
<b>Verwerkingskosten GHA halen aan huis</b>	<b>€ 14.000</b>
• Ca. 100 ton / jr GHA à € 140,=)	
<b>Ruimen (extra) grotere illegale dumpingen Stadsonderhoud</b>	subtotaal <b>€ 25.150</b>
• Inzet personeel/materieel vanuit SO (3 uur/week a 2 man + voertuig)	€ 22.750
• Verwerkingskosten (ca 17 ton /jr GHA à € 140/ton)	€ 2.400
<b>Inzamingeling via Afvalbrenngstations</b>	subtotaal <b>€ 990.000</b>
• Verwerkingskosten (15.225 ton a gemiddeld € 65,=/ton) <sup>3</sup>	
<b>Ruimen (extra) kleinere illegale dumpingen/ bijplaatsingen Wijkonderhoud</b>	<b>€ 54.950</b>
• Extra inzet personeel/materieel WO (ca 20 uur/week veegploegen)	
<b>KOSTENBESPARING</b>	<b>-€ 424.700</b>
Waarvan op inzet personeel/materieel	- € 282.100
Waarvan op verwerkingskosten GHA	- € 142.600

De kostenbesparing valt met name gunstiger uit dan vooraf geraamd door hogere besparingen op verwerkingskosten.

### Milieustraatacties

De afgelopen jaren zijn op verzoek vanuit de wijk/wijkverenigingen milieustraatacties ondersteund (2013: 15, 2014: 19) in bepaalde (aandachts-)wijken. Deze opruimacties - welke veelal plaatsvonden binnen het kader van breder opgezette participatieacties - werden vanuit NLA-gelden gefinancierd. Per 2015 zijn de NLA gelden komen te vervallen. Hierdoor komt de organisatie en financiering van dergelijke acties mogelijk in het gedrang.

De milieustraatacties voldoen in een behoefte onder bewoners en wijkorganisaties. Inschatting is dat deze acties ook mede helpen voorkomen dat er - met name in de aandachtswijken - op grotere schaal grofvuil gedumpt wordt in de openbare ruimte. Daarbij kunnen deze acties ongewenste incidenten en schades rond oud & nieuw helpen voorkomen.

<sup>2</sup> O.b.v. het aantal adressen waar tegen betaling grof vuil is opgehaald en de aangeboden hoeveelheden bedragen de opbrengsten in 2014 voor het aan huis ophalen van grof vuil € 37.277,=. Door het SSC is in 2014 in 600 gevallen een tarief in rekening gebracht. In totaal is een bedrag van € 30.453,50 gefactureerd. Er moet nog gefactureerd worden over de maand december. Begin 2015 belopen de openstaande vorderingen € 5.901,=, waarvan € 4.638,50 langer dan 3 maanden.

<sup>3</sup> In 2014 is meer afval afgegeven op de afvalbrenngstations. De toename betreft hoofdzakelijk herbruikbare deelstromen zoals hout dat tegen zeer lage kosten verwerkt kan worden. Hierdoor daalt ook het gemiddelde verwerkingstarief per - via het afvalbrenngstation - ingezamelde ton afval.



## Collegebrief - Evaluatie grofvuil 2014

### Conclusies en aanbevelingen

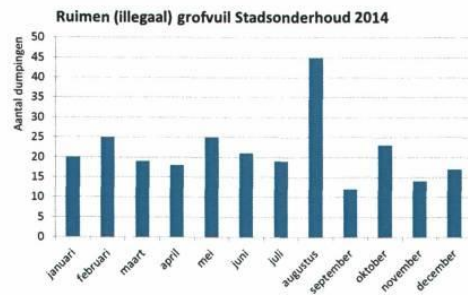
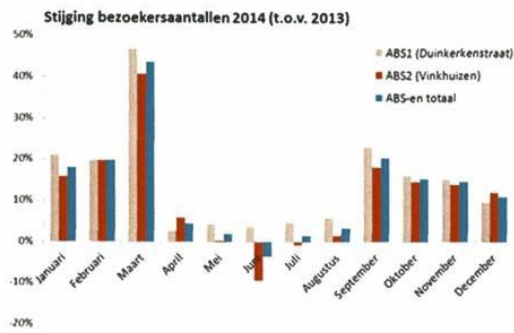
Overall is de conclusie dat de invoering van een betaalregiem voor het laten ophalen van grof vuil positief en naar verwachting heeft uitgepakt. De bezuinigingstaakstelling is (ruimschoots) gerealiseerd. Er is beperkt en beheersbaar sprake van (extra) illegaal aanbod van grof vuil in de openbare ruimte. De inzameling aan huis van grof vuil was in 2014 niet volledig kostendekkend.

### Aanbevelingen:

- De kostendekkendheid van het ophalen aan huis van grofvuil verbeteren - gezien ook het geringe aantal meldingen – door de inzamelrequentie van grof vuil te wijzigen van wekelijks naar tweewekelijks.
- De ten opzichte van de begroting 2014 / 2015 éxtra gerealiseerde kostenbesparing deels te benutten voor blijvende ondersteuning van milieustraatacties. Binnen de exploitatie 2015 hiertoe een bedrag van € 50.000 te reserveren. Hiermee kunnen circa 10 – 15 milieustraatacties worden ondersteund/gefinancierd. Met ingang van 2016 dit bedrag mee te nemen binnen de afvalstoffenheffing.
- Dit budget te benutten ter ondersteuning van milieustraatacties welke binnen het kader van breder opgezette participatieinitiatieven rond de thema's schoon, heel en veilig worden georganiseerd door en vanuit wijken.  
Voor wat betreft ondersteuning van milieustraatacties te blijven focussen op acties in de bestaande aandachtswijken, rond hotspots en oud en nieuw. Mochten daarbuiten extra milieustraatacties gewenst worden waardoor dit budget overschreden dreigt te worden, dan dient nadere afweging en eventuele financiering daarvan plaats te vinden vanuit / binnen de kaders van wijkbudgetten (wijkwethouder).
- De kostenbesparing voor het overige per 2016 tot uiting te laten komen in de afvalstoffenheffing (verlaging met circa € 0,80/aansluiting).
- Het KCC te verzoeken om bewoners die grofvuil telefonisch aanmelden nadrukkelijker door te verwijzen naar de website (betaling vooraf via Ideal). Dit kan onnodige inningskosten voorkomen en het risico op oninbare vorderingen verkleinen.



## Collegebrief - Evaluatie grofvuil 2014



## Bijlage - Ingekomen stukken B&V april 2015

### Lijst van ingekomen collegebrieven voor de raadscommissie Beheer en Verkeer van 8 april 2015

Nr.	Onderwerp	Ontvangen d.d.	Advies	opmerkingen
1	Discussienota Op weg naar een afvalloze stad	12-3-2015	op agenda	
2	Informatie over vervroegen evaluatie parkeerplan Oranjebuurt/Noorderplantsoenbuurt	13-3-2015	v.k.a.	verwerken in LTA
3	Evenementen Binnenstad: evaluatie 2014 en programma 2015	13-3-2015	v.k.a.	evt. betrekken bij bespreking binnenstadsvisie juni a.s.
4	BORG-rapportage 2014	20-3-2015	op agenda	
5	Hortensialaan e.o., rioolsanering en herinrichting	20-3-2015	v.k.a.	
6	Informeren over Meerjarenplan GrESCo	20-3-2015	v.k.a.	evt. betrekken bij bespreking herijking duurzaamheidsvisie mei a.s.
7	Beantwoording motie 'informatie fietsparkeren station'	26-3-2015	v.k.a.	
8	Beantwoording motie 'zonnige perronkappen'	26-3-2015	v.k.a.	
9	Stand van zaken Omgevingswet	26-3-2015	v.k.a.	

27-3-2015

## B&V-verslag 11 maart

### VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 11 maart 2015  
Plaats: Oude raadzaal  
Tijd: 20.00 - 22.20 uur

**Aanwezig:** dhr. D.J. van der Meide (voorzitter), dhr. K.D.J. Castelein (D66), dhr. C. Schimmel (D66), dhr. W.H. Koks (SP), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), dhr. D.S. Ruddijs (PvdA), dhr. W.B. Leemhuis (GroenLinks), dhr. M. van der Glas (GroenLinks), dhr. A.W. Maat (Stadspartij), dhr. A. Sijbolts (Stadspartij), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. M.D. Blom (VVD), mw. A. Kuik (CDA), dhr. H.P. Ubbens (CDA), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. R.J. Lammers (Student en Stad), dhr. G.J. Kelder (PvdD)

**De wethouders:** dhr. M.T. Gijsbertsen, dhr. J.M. van Keulen, dhr. P.S. de Rook

**Verder aanwezig:** dhr. D. Janssen (kwartiermaker WarmteStad)

**Namens de griffie:** dhr. W.T. Meijer (commissiegriffier)

**Verslag:** dhr. Z. Jeuring

**Insprekers:** bij agendapunt B2, Hondenbeleid: mw. Roggen en mw. Van Heerikhuizen

---

#### A1. Opening en mededelingen

##### De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- De commissie stemt in om samen met de raad van de gemeente Haren een werkbezoek aan het Waterbedrijf Groningen te brengen.

##### Wethouder De Rook:

- Zuidelijke Ringweg en aardbevingbestendig bouwen: GS van de provincie Groningen heeft PS geïnformeerd over de afspraken die zijn gemaakt met het ministerie van Economische Zaken en de NAM. De brief van GS aan PS wordt aan de raad toegestuurd.
- Paaltjes op fietspaden en strooien tegen gladheid: een pilot is gestart om de paaltjes alleen weg te halen als wordt gestrooid en direct daarna terug te plaatsen.

##### Wethouder Gijsbertsen:

- Gelden voor ecologisch beheer: de bezuiniging op ecologisch beheer heeft toch ongewenste effecten op de ecologische waarde. De wethouder heeft binnen de begroting stadsbeheer middelen gevonden om de negatieve effecten tegen te gaan.
- Zonneparken: er zijn drie aanvragen voor subsidie vanuit SDE+ ingediend. Het gaat om 150.000 zonnepanelen in Groningen. Bij het project van gemeente en Grunneger Power in Hoogkerk wordt dit jaar al zonne-energie opgewekt.
- LTA, meerjarenprogramma gresco: het programma komt deze maand naar de raad. In juni ontvangt de raad een kredietaanvraag voor meerdere projecten.
- LTA, business case Stadsschouwburg vanuit de gresco: dit stond voor maart in het overzicht. Het voorstel lift mee met de verbouwing van de werkmaatschappij Oosterpoort/Stadsschouwburg. Hierbij is sprake van vertraging.

#### A2. Vaststelling agenda

Agendapunt C1, Ingekomen stukken, wordt tussen de agendapunten A4 en A5 behandeld. De agenda wordt verder ongewijzigd vastgesteld.

#### A3. Afspraken en planning

- a. Besluitenlijst commissie 21 januari 2015
- b. Lange Termijn Agenda
- c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties

##### De voorzitter:

- De toezegging over geothermie is gehonoreerd.
- Het onderwerp 'terugblik op doelsoortenbeleid' is op de LTA gezet.

## B&V-verslag 11 maart

- LTA en IM-lijst: de commissie stemt in met de voorstellen in blauw.

### **Wethouder Van Keulen:**

- Opiniërende discussie rioolheffing: dit punt komt niet in april maar in mei in de commissie.

### **A4. Conformstukken**

#### **a. Wijzigingsverordening Legesverordening 2015 (tarieven grofvuil)**

(raadsvoorstel 5 februari 2015)

#### **Dhr. Sijbolts (Stadspartij):**

- Was niet voor het afschaffen van het gratis ophalen van grofvuil maar is tevreden over de tarieven.

*Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 25 maart 2015.*

#### **b. Gresco ledverlichting wijkpost Electronstraat**

(raadsvoorstel 20 februari 2015)

*Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 25 maart 2015.*

### **A5. Rondvraag**

#### **Dhr. Loopstra (PvdA):**

- Onderhoud openbare ruimte in Beijum: deelt het college de zorg van de PvdA over de toenemende verslechtering van de openbare ruimte in die wijk? Zo ja, wat gaat hieraan gebeuren? Is het college bereid in 2016 het BORG-niveau voor die wijk tijdelijk of structureel te verhogen? Is het college bereid op korte termijn onderzoek te doen naar een mogelijke achteruitgang van de openbare ruimte in Beijum?

#### **Wethouder Van Keulen:**

- Het onderhoud van de wijken wordt bijgehouden via de jaarlijkse BORG-schouw. De commissie spreekt er in april over.
- De wethouder maakt zich net als de raad bezorgd over de effecten van de bezuinigingen van twee jaar geleden. Daarom zijn speciale teams ingesteld om excessen te voorkomen.
- De wethouder wil het proces zorgvuldig doen: hij wil eerst de BORG-schouw afwachten. Een definitieve afweging is bij de begroting aan de orde. Mogelijk zijn er andere knelpunten.

#### **Dhr. Loopstra (PvdA):**

- Is het met het college eens en wacht de bespreking in april over de BORG-schouw af.

#### **Dhr. Castelein (D66):**

- Prullenbakken Noorderplantsoen: de weggehaalde prullenbakken zijn vervangen door een megaprullenbak. Is dat de nieuwe lijn van het college?

#### **Wethouder Van Keulen:**

- De prullenbakken worden in de winter weggehaald en zijn inmiddels teruggeplaatst. De grotere prullenbakken zijn geleverd en verder niet veranderd.

#### **Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Kunnen de stoplichten op zondagmorgen op sommige kruispunten op oranje worden gezet?
- Tegelijk groen voor fietsers op kruispunten: spreker stelt voor de regel in te stellen dat van rechts komende fietsers voorrang hebben.

#### **Wethouder De Rook:**

- De stoplichten die op zondagochtend werken: er is enerzijds overleg met de politie en anderzijds met de Fietsersbond en de Ouderenbond. De wethouder gaat na of het nog actueel is.
- Tegelijk groen voor fietsers op kruispunten: de minister is tegen het instellen van de regel zoals door mw. Jongman voorgesteld. De wethouder bekijkt de mogelijkheden en komt er bij de fietsstrategie op terug.

#### **Dhr. Ubbens (CDA):**

- Westelijke ringweg: worden de werkzaamheden daar gestart zodra de ombouw van de zuidelijke ringweg gereed is? Hoe staat het met de planvorming en de benodigde en de al gereserveerde middelen voor de aanpassing van de westelijke ringweg? Bestaat al overeenstemming met de provincie?



## B&V-verslag 11 maart

### **Wethouder De Rook:**

- Het klopt dat de werken aan de westelijke ringweg na realisatie van de ZRG starten. Er is nog geen voortgang te melden. Tot 2016 wordt voor de ringwegen gespaard. Er is nog geen overeenstemming met de provincie. De wethouder zal eventuele voortgang melden.

### **Dhr. Kelder (PvdD):**

- Wolven: heeft de gemeente beleid als een wolf de stadsgrenzen passeert?

### **Wethouder Gijsbertsen:**

- De gemeente heeft geen aanpak voor het geval een wolf de stadsgrenzen passeert. Als die situatie zich zou voordoen, zal de gemeente op basis van eigen deskundigheid adequaat handelen.

### **Mw. Kuik (CDA):**

- Openbare toiletten: spreker heeft samen met dhr. Van der Veen met de gehandicaptenraad gesproken. Kan de wethouder iets zeggen over de uitvoering van de motie Toegankelijkheid?

### **Wethouder Van Keulen:**

- Het college vindt toegankelijkheid van de binnenstad belangrijk. De binnenstadvisie zal erop ingaan. De voorlichting wordt verbeterd en de stad overlegt met de horeca.

### **Dhr. Koks (SP):**

- Onderbetaling medewerkers bij bouwwerkzaamheden: na meldingen vorig jaar komt dit nog steeds op grote schaal voor. Vindt de wethouder net als de FNV dat hij daarin als opdrachtgever een rol kan spelen? Neemt de wethouder maatregelen in verband met komende projecten in de stad?

### **Wethouder De Rook:**

- De schriftelijke vragen van de PvdA en de SP worden beantwoord.
- Het college heeft met de FNV de afspraak dat als misstanden worden gesignaleerd, die worden aangepakt. Het college heeft tot nu toe niet gehoord dat er misstanden zijn gesignaleerd.

### **B1. Proces Geothermie Noordwest 2015**

(collegebrief 4 februari 2015, zie ook collegebrief 4 december 2014)

#### **De voorzitter:**

- De raadsleden hebben naast de twee collegebrieven eind vorige week ambtelijke informatie ontvangen. Tevens hebben sommige raadsleden een studiereis gemaakt naar vergelijkbare projecten in Nootdorp/Pijnacker en Dordrecht.

**Dhr. Janssen (kwartiermaker WarmteStad)** verzorgt een presentatie met als titel "Geothermie en warmtenet Noordwest".

De raadsleden stellen de volgende vragen tijdens de presentatie.

#### **Dhr. Van der Glas (GroenLinks):**

- Wat is de maximumcapaciteit van de bron?
- Is nagedacht over een tweede bron op bijvoorbeeld het Suikerunieterrein?

#### **Dhr. Janssen:**

- De bron kan maximaal 11.700 woningen of woonequivalenten van warmte voorzien. De eerste jaren wordt een ingroeimodel gehanteerd.
- Binnen het concessiegebied mogen meerdere bronnen worden gemaakt. Als de geothermiebron volledig is benut, kan er mogelijk een biomassacentrale bij worden geplaatst.

#### **Dhr. Koks (SP):**

- Wat kan het Waterbedrijf Groningen op dit moment doen?
- Wordt de biomassacentrale meteen ingezet?

#### **Dhr. Janssen:**

- Het Waterbedrijf Groningen mag wel in het netwerk investeren maar nog niet in grootschalige warmteproductie.
- De biomassacentrale zit niet in het ingroeiscenario. In een noodscenario wordt gestookt met gas.

#### **Dhr. Schimmel (D66):**

- Gaat de provincie een financiële bijdrage leveren?

## B&V-verslag 11 maart

**Dhr. Janssen:**

- Het gesprek met de provincie loopt. Het is belangrijk om met de provincie te praten.

**Mw. Koebrugge (VVD):**

- Vraagt of een combinatie geothermie met een biomassacentrale mogelijk is.

**Dhr. Janssen:**

- Antwoordt dat dit zeker mogelijk is. Er is een back-upscenario met een biomassacentrale gemaakt in het geval de geothermiebron minder capaciteit levert dan verwacht.

**Dhr. Koks (SP):**

- Vraagt naar de interne rendementseis.

**Dhr. Janssen:**

- De rendementseis is minimaal 6%. In de verschillende scenario's is het rendement tussen de 6 en 7%.

**Dhr. Sijbolts (Stadspartij):**

- Heeft de verminderde druk ten gevolge van de gaswinning consequenties voor de business case?

**Dhr. Janssen:**

- Antwoordt dat dit geen consequenties heeft. Er is rekening mee gehouden.

**Dhr. Koks (SP) en dhr. Lammers (Student en Stad):**

- Vragen naar het gas dat mee omhoog komt.

**Dhr. Janssen:**

- De verwachte hoeveelheid gas is zo laag dat die niet hoeft te worden ingeleverd bij de NAM. Het gas wordt in het project gebruikt.

**Dhr. Schimmel (PvdA):**

- Vraagt of de afnemers toegezegd hebben te zullen afnemen. Zijn die toezeggingen hard? Zijn er voldoende afnemende partijen om straks een positieve beslissing te nemen?

**Dhr. Janssen:**

- De toezeggingen zijn hard zodra de contracten zijn getekend.

**Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Vraagt of alles weloverwogen wordt gedaan en dat niet iets wordt gedaan om de subsidie te halen.

**Dhr. Janssen:**

- Zegt dat dit inderdaad gebeurt: zorgvuldigheid gaat boven alles.

**Mw. Koebrugge (VVD):**

- Vraagt of het productiebedrijf naar de markt gaat zodra aangetoond is dat alles werkt. Wanneer kan dat het geval zijn?

**Dhr. Janssen:**

- Zegt dat als het werkt, het een winstgevend geheel is. Nu staan de publieke kracht en de betaalbaarheid voor de eindgebruiker voorop.

**Wethouder Gijsbertsen:**

- Zegt dat het een publiek project is omdat de bewoners een lagere energierekening krijgen, er een transitie op gang komt en de kenniseconomie wordt gestimuleerd. Dat zijn publieke belangen.

De bespreking in de commissie

**Dhr. Schimmel (D66):**

- Ziet in dit project een grote kans om de energieopgave van de stad te helpen invullen. Spreker ziet uit naar de definitieve business case.

**Dhr. Van der Glas (GroenLinks):**

- Juicht het initiatief toe. De stad kan minder afhankelijk worden van fossiele brandstoffen. Hoe kijkt de wethouder tegen de risico's aan?
- Het contact met de omgeving is belangrijk.
- Kan de raad tijdens dit proces ook een doorkijk krijgen van de andere projecten uit de warmtevisie?

## B&V-verslag 11 maart

### **Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Vraagt of in een volgend stuk meer inzicht in de risico's kan worden gegeven. De financiële risico's zijn erg belangrijk. Wat zijn de financiële gevolgen voor de gemeente? Is de gemeente ingedekt voor de risico's?

### **Dhr. Sijbolts (Stadspartij):**

- Het is goed dat de uitdagingen en de risico's zijn benadrukt. De fractie is positief over het project en over de omvang ervan.
- Spreker is benieuwd naar de uitwerking van het risicomanagement. Welke partijen betalen voor de risico's?

### **Dhr. Koks (SP):**

- Is positief over het project.
- Positief is dat de energiekosten van de huurders lager kunnen worden. Klopt het dat het tarief op 90% van de reguliere tarieven uitkomt? Hoe lang kan die 90% worden gegarandeerd?
- De SP ziet graag de plaats van het nutsbedrijf in de definitieve stukken uitgewerkt.

### **Dhr. Loopstra (PvdA):**

- Vindt het belangrijk dat huurders van woningen een lagere energierekening kunnen krijgen.
- Vindt de stapsgewijze aanpak van het college goed.

### **Dhr. Lammers (Student en Stad):**

- Vindt het goed dat het college kiest voor dit project. Geothermie als optie heeft lage kosten voor de reductie van CO<sub>2</sub>. Een ander positief punt is de lagere energierekening voor de inwoners.
- Is er contact met soortgelijke projecten in binnen- en buitenland om ervan te leren?

### **Dhr. Kelder (PvdD):**

- Heeft veel geleerd tijdens de studiereis en staat positief tegenover het project.
- Als dit project slaagt, kan warmtewinning uit geothermiebronnen worden uitgebreid.

### **Dhr. Ubbens (CDA):**

- Is positief over het project.
- Kan te zijner tijd een second opinion worden gedaan over alles wat vanuit de organisatie aan de raad wordt voorgelegd?

### **Wethouder Gijsbertsen:**

- Het klopt dat doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, sociale aspecten en economie samenkomen.
- In mei 2015 ontvangt de raad naast de business case de second opinion over het gehele verhaal. Ook is er dan duidelijkheid over de subsidie, over het verloop van het communicatietraject en over de opstelling van de provincie.
- De rol van de overheid en van het nutsbedrijf: het college gaat er in het definitieve voorstel op in.
- De energieprijzen voor afnemers zal lager zijn dan de gasprijzen. De wethouder hoopt er voor de zomer duidelijkheid over te hebben.
- De financiële gevolgen voor de gemeente komen in de stukken van mei en van december 2015 aan de orde.
- De raadsleden kunnen altijd de projectorganisatie benaderen met vragen.

### **B2. Hondenbeleid (ontwikkelingen 2014)**

(collegebrief 22 januari 2015)

**Inspreker mw. Roggen (bewoner De Wijert)** leest een verklaring voor van een hondenbezitter in De Wijert. Het gaat over het opruimen van hondenpoep. Al jaren is er in de wijde omgeving van het Papiermolenpark en De Wijert geen afvalbak te vinden. Niemand ruimt echter die hondenpoep op. Het is vervelend dat het losloopgebied in het park langs het fietspad loopt. Verder zijn de wandelpaden slecht onderhouden. Die zijn stuk gereden door tractoren van de gemeente en worden gebruikt door fietsers. Kan hier iets aan worden gedaan? En: waar moeten straks de honden worden uitgelaten als het Papiermolenpark verdwijnt?

## B&V-verslag 11 maart

**Inspreker mw. Van Heerikhuizen (Vereniging Hondvriendelijk Groningen)** zegt dat de gemeente met de vereniging een project is gestart om meer loslooproutes te realiseren. Er zijn negen aanvragen goedgekeurd waarvan acht loslooplekken. Dat is niet veel want er zijn meer dan zestig aanvragen gedaan. Er is slechts één loslooproute bij. Dat komt omdat al het groen in de stad tot de stedelijke ecologische structuur (SES) behoort. Binnenkort volgt overleg met de stadsecoloog. Zeven van de acht loslooplekken worden door wijken beoordeeld op voldoende draagvlak. Spreker vindt dat onverstandig. In de praktijk blijkt het vaak mee te vallen zo bleek uit een pilot. De vereniging ziet graag dat de zeven loslooplekken pilots worden. Kan de route in het Noorderplantsoen worden verlengd? Dit kan een pilot worden. Het opvoeden van honden: de vereniging heeft een voorstel dat ook over een rol van de gemeente gaat.

**Dhr. Kelder (PvdD):**

- Het gaat goed met het hondenbeleid: de loslooproute Noorderplantsoen is een succes en de handhaving is verbeterd.
- Het is positief dat meer dan zestig meldingen werden gedaan voor loslooproutes. Het is jammer dat pas achteraf bleek dat die buiten de SES moeten vallen en dat veel inspanningen van de burgers worden gevraagd.
- Kan het college de mogelijkheden per gebied binnen de SES aangeven? Kunnen daarmee de initiatieven opnieuw worden beoordeeld? Voorwaarde is dat geen schade ontstaat aan de SES.
- Uit de praktijk blijkt dat het goed is een losloopgebied eerst als pilot in te stellen.
- Het plan om honden en hun bazen te trainen: het aangevraagde budget is slechts 850 euro. Is de gemeente voornemens dit geld toe te wijzen?

**Dhr. Loopstra (PvdA):**

- Is tevreden over de manier waarop het hondenbeleid wordt uitgevoerd.
- De door het college gehanteerde procedure bij nieuwe losloopgebieden is prima. De fractie hecht meer belang aan de SES dan aan nieuwe losloopgebieden.
- Het is terecht dat alleen bij sterilisatie van katten bewoners met een Stadspas korting krijgen.
- Opvoeden van honden: het initiatief is goed maar het college heeft gelijk dat er geen overheidsgeld heen hoeft.

**Dhr. Koks (SP):**

- Steunt het aanlijn- en losloopbeleid.
- De door het college gehanteerde procedure bij het aanwijzen van nieuwe losloopgebieden is prima. Het is terecht dat SES-gebieden afvallen. Het is juist dat de resterende gebieden worden voorgelegd aan wijken en bewonersorganisaties.
- Een vrijwilligersorganisatie kan goed voor voorlichting zorgen. Financiering vanuit de overheid is niet nodig. Ook voor gedragstraining is overheidssteun niet nodig.
- Bekeken kan worden of de opvoedtraining onder de Stadspas kan worden gebracht.

**Dhr. Maat (Stadspartij):**

- Is het eens met de VHG en de PvdD dat er enkele losloopgebieden bij kunnen komen.
- Deelt de kritiek van de PvdD op het achteraf meedelen aan betrokkenen dat gebieden binnen de SES niet beschikbaar zijn als losloopgebied. Dat moet vooraf gebeuren.
- De fractie is voor een losloopgebied in elke wijk.
- Het is goed dat het college aangewezen losloopgebieden aan de betreffende wijken voorlegt.
- De fractie kan zich vinden in het voorstel pilots in te stellen.
- Opvoedtrainingen: de gemeente zou dit financieel moeten ondersteunen.
- Het Noorderplantsoen zou één gebied moeten worden.
- Spreker steunt het pleidooi om het losloopgebied Oosterparkwijk uit te breiden. Hetzelfde geldt voor het grasveld tussen de Concourslaan en de Verzetstrijderslaan.

**Dhr. Schimmel (D66):**

- De uitvoering van het hondenbeleid: spreker is het eens met de heer Loopstra.
- De werkwijze bij het aanwijzen van nieuwe losloopgebieden is prima. Het is goed dat de wijken worden betrokken vanwege het draagvlak.



## B&V-verslag 11 maart

- Elke wijk een loslooproute: het zou mooi zijn als dat kan. De criteria voor toewijzing moeten vooraf bekend zijn.
- Scholing en opvoeding: het is geen taak van de overheid dit te ondersteunen.

### **Dhr. Blom (VVD):**

- Met het hondenbeleid is veel bereikt. De huidige inspraakregels werken goed.
- Opvoeden van honden is een particuliere zaak. Er is geen overheidssteun nodig.

### **Mw. Kuik (CDA):**

- De aanpak bij het Noorderplantsoen laat zien dat de procedure werkt. Het is goed de wijk te betrekken. Groen is schaars. Per plek moet worden geoordeeld.
- Scholing is belangrijk maar is geen overheidsaangelegenheid.
- Spreker vindt dat de gemeente duidelijke criteria moet hebben voor een losloopgebied.

### **Dhr. Lammers (Student en Stad):**

- Een pilot kan mislukken. Is dat een reden voor het college om het op deze manier te doen?
- Elke wijk een loslooproute: het zal niet overal kunnen.
- Scholing van honden: de overheid heeft hier geen rol. Het gekozen beleid is goed.

### **Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Is het eens met de opmerkingen van de heer Loopstra over de uitvoering van het hondenbeleid. De fractie steunt het hondenbeleid.
- Een pilot in de wijk zou bottom-up moeten gebeuren. Elke wijk heeft maatwerk nodig.
- Het hebben van een hond is ieders eigen verantwoordelijkheid. De overheid hoeft niet financieel bij te dragen aan scholing.
- Afvalbakken bij de Papiermolen: kan dit niet worden geregeld?

### **Dhr. Van der Glas (GroenLinks):**

- Hoe kan het dat er klachten zijn over honden in het Noorderplantsoen?
- Kan worden gezocht naar activiteiten met dubbele doelen zoals een hondenspeeltuin?
- SES en honden: dit kan botsen. GroenLinks hecht aan ecologische waarden binnen de stad.
- Gevaarlijke honden: het is vreemd dat ambtelijk wordt gezegd dat er in Groningen geen gevaarlijke honden zijn. Er zijn incidenten met gevaarlijke honden.
- Verantwoordelijkheid hondeneigenaar: spreker is het eens met D66.

### **Wethouder Van Keulen:**

- Het klopt dat er een balans moet zijn tussen de wensen van de hondenbezitters en de belangen van mensen zonder een hond. De resultaten van het beleid zijn goed. De handhaving is verbeterd.
- De procedure en de SES: het college heeft de vraag zo open mogelijk gesteld om inzicht te krijgen in de behoefte. Er kwamen zestig meldingen. Het college ziet binnen de SES geen mogelijkheden voor gebieden voor honden zonder dat de ecologie eronder lijdt. In 2011 zijn op dit punt al concessies gedaan.
- Wel of niet een pilot: alle aangewezen gebieden zijn vatbaar voor bezwaar en daarom onderzoekt het college het draagvlak. De procedure voor het Noorderplantsoen is zorgvuldig gedaan.
- De suggesties van de heer Maat voor nieuwe uitbreidingsgebieden heeft het college afgewogen en afgewezen.
- De inspanningen van de bewoners: het college probeert maatwerk te leveren. Stadsbeheer overlegt met de buurtorganisatie. Het initiatief ligt bij de buurt.
- Als er gevaarlijke honden zijn, treedt een procedure in werking. Omdat er op dit moment geen meldingen zijn, wordt ambtelijk gezegd dat er geen gevaarlijke honden in de stad zijn.
- Scholing: hondenbazen die zich niet goed gedragen, zullen niet op een cursus afkomen. Overigens is scholing volgens het college geen taak voor de overheid.
- Het college gaat samen met de buurten aan de slag om de negen gebieden te realiseren.
- De insprekerster over de situatie Papiermolenpark: de gemeente zal in overleg gaan met de wijkorganisatie. Mogelijk kunnen afvalbakken worden verplaatst. Er zijn nog geen klachten

## B&V-verslag 11 maart

over de situatie bij het fietspad binnengekomen. Ook dit wordt overlegd met de wijkorganisatie.

*Het voorstel gaat als stuk met 1-minuutinterventie naar de raad van 25 maart 2015.*

### **C1. Ingekomen stukken**

#### **Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Motie Zonnepanelen op het stadhuis: spreker is blij met de uitkomst en ziet uit naar het duurzaamheidspakket voor het stadhuis.

#### **Dhr. Ubbens (CDA):**

- Evaluatie grofvuil: het toegenomen aantal meldingen en het zwerfvuil zijn aanleidingen om voor te stellen de evaluatie in de commissie te bespreken. Er vinden veel dumpingen plaats.

#### **Wethouder Van Keulen:**

- Het onderwerp zwerfvuil kan bij de BORG-schouw worden betrokken. Volgende maand komen de resultaten van de schouw in de commissie.
- Het toegenomen aantal meldingen: het dubbel registreren is een reden voor de toename. Er wordt naast het noteren van externe meldingen namelijk ook intern geregistreerd.

#### **Dhr. Sijbolts (Stadspartij):**

- Evaluatie grofvuil: het college wil het bespaarde geld inzetten voor extra opruimacties en het verlagen van de afvalstoffenheffing. Is dat een voorschot op de begroting nieuwe stijl?

#### **Wethouder Van Keulen:**

- Zegt dat er geen sprake is van schuiven tussen deelprogramma's. De milieustraatacties worden samen met de wijken gedaan en hiervoor wordt een deel van het bespaarde geld gebruikt.

#### **Dhr. Sijbolts (Stadspartij):**

- Vraagt of het niet beter was geweest er een raadsvoorstel van te maken.

#### **Wethouder Van Keulen:**

- Het college stuurt op het niveau van deelprogramma's. Dit valt binnen het deelprogramma.

### **C2. Vaststelling verslag 21 januari 2015**

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**De voorzitter** sluit de vergadering om 22.20 uur.