

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 17 juni 2015

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

Datum: woensdag 17 juni 2015
Aanvang: 16:30 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: D.J. van der Meide
Griffier: dhr. W.T. Meijer t.(050) 367 77 26; wolbert.meijer@groningen.nl

Opening

[Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op de agenda](#) (pdf)

A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A.2. Vaststelling verslagen 13, 19 en 20 mei 2015

[Verslag 13 mei](#) (pdf)

[Verslag 19 mei](#) (pdf)

[verslag rekening 20 mei](#) (pdf)

A.3. Vaststelling agenda

VOORGESTELD ZAL WORDEN OM B3 TE LATEN VERVALLEN

A4. Afspraken en planning

A4a. Besluitenlijsten 13, 19 en 20 mei 2015

[Bijlage - besluitenlijst 13 mei](#) (pdf)

[Bijlage - besluitenlijst 19 mei](#) (pdf)

[Bijlage - Lijst toezeggingen behandeling Gem.rekening 2014 in commissies 20 mei 2015](#) (pdf)

A4b. Lange termijn agenda

[Bijlage - LTA B&V juni 2015](#) (pdf)

A4c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties

[Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, niet afgehandeld](#) (pdf)

[Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld](#) (pdf)

A5. Conformstukken

A5a. Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016 (raadsvoorstel 18 mei 2015)

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 17 juni 2015

NB zie uitnodigingsbrief!

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016 (pdf)

Bijlage - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016 collegebrief aan DB ODG (pdf)

A5b. Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

(raadsvoorstel 28 mei 2015)

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo (pdf)

Bijlage - Meerjarenplan Gresco 2015-2017 (pdf)

A5c. ARCG ontwerpbegroting 2016

(collegebrief 29 mei 2015)

(gelegenheid tot zienswijze)

Collegebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016 (pdf)

A6. Ingekomen stukken

Ingekomen stukken B&V juni 2015 (pdf)

A7. Rondvraag

B Inhoudelijk deel

B1. Concept Binnenstadvisie Bestemming Binnenstad

(raadsvoorstel 28 mei 2015)

Raadsvoorstel - Concept Binnenstadvisie Bestemming Binnenstad (pdf)

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad (pdf)

Ingekomen stukken - adviesraad gehandicaptenbeleid inzake binnenstadvisie (pdf)

adviesraad gehandicaptenbeleid inzake binnenstadvisie - bijlage (pdf)

Ingekomen stukken - Nr. 23 Reactie visie Binnenstad - GCC (pdf)

Ingekomen stukken - Nr. 24 Bezwaar binnenstad busvrij maken - mw. Richardson (pdf)

Ingekomen stukken - Nr. 25 Commentaar op Inspraakversie Bestemming Binnenstad - Bewonersorganisatie Binnenstad Oost (pdf)

B2. Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

(raadsvoorstel 18 mei 2015)

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie (pdf)

B3. OV-bureau: Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus 2016

(collegebrief 23 april 2015)

VOORGESTELD ZAL WORDEN OM DIT PUNT TE LATEN VERVALLEN

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus 2016 (pdf)

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 17 juni 2015

Bijlage - Bespreekpunten SP OV Bureau Ontwerp dienstregeling 2016 (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

Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op de agenda

Onderwerp Uitnodiging commissievergaderingen 17 juni a.s.

Leden raadscommissie B&V

| | | |
|--------------------------|--------------|-------------|
| Telefoon (050) 367 77 26 | Bijlage(n) | Ons kenmerk |
| Datum 5 juni 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 17 juni 2015 om 16.30 uur in de oude Raadzaal op het Stadhuis. Deze vergadering neemt ook de agenda over van de aanvankelijk op 18 juni geplande gecombineerde commissie van R&W, W&I en B&V over de binnenstadsvisie. Daarom zijn de leden van R&W en W&I van harte uitgenodigd. Het aantal plaatsen ter vergadering per fractie blijft gelijk, maar het is goed voorstelbaar dat bij een bepaald agendapunt andere dan de gebruikelijke B&V-leden zitting nemen en de woordvoering doen.

Conformstukken

De *Omgevingsdienst Groningen* stelt de betrokken raden in de gelegenheid hun zienswijze op de ontwerpbegroting 2016 kenbaar te maken. Probleem hierbij is dat deze zienswijze al vóór 15 mei moest worden ingediend. Het college heeft daarom in een brief aan het Dagelijks Bestuur (zie bijlage) alvast gemeld welke zienswijze de raad wordt voorgesteld in te dienen. In deze brief staat echter dat uw raad hierover op 29 mei een besluit neemt. Inmiddels is aan het DB doorgegeven dat dit onjuist is, en dat de zienswijze geagendeerd staat voor de commissie van 17 juni en de raad van 24 juni.

Met betrekking tot de *GrESCo* kreeg u tot nu toe per project een businesscase en kredietverzoek voorgelegd. Met onderhavig voorstel wordt nu een jaarkrediet aangevraagd, aan de hand van het meerjarenplan dat u eerder dit jaar hebt ontvangen (en dat ik nog even als bijlage heb toegevoegd).

Vorige maand kwamen in uw commissie t.a.v. de *ARCG* de kaders voor 2016 aan de orde. Op basis van deze kaders wordt u nu de concept begroting voorgelegd. Ook hierbij kunt u uw zienswijze kenbaar maken. Overigens komt het college in een later stadium terug op de gestelde vragen m.b.t. Attero.

Mocht u t.a.v. één van bovengenoemde stukken bespreking wensen, wilt u dat dan ruim op tijd bij ondergetekende kenbaar maken.

Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op de agenda

Bladzijde 2 van 2
Onderwerp



Ingekomen stukken

Op de lijst van ingekomen stukken ontbreekt de Sleutelrapportage januari – maart 2015. Deze staat wel op uw LTA en is ook wel degelijk binnengekomen, maar dan als bijlage bij de collegebrief over de Voortgangsrapportage 2015-I. In het kader van bezinning op de bestuurlijke informatievoorziening is enige tijd geleden besloten tot gebundelde aanbieding van de diverse rapportages. Deze gelden nu als onderlegger voor het Voorjaarsdebat en zijn als zodanig geagendeerd bij F&V. Mocht u toch speciaal over de Sleutelrapportages op verkeersgebied wensen te spreken, dan kunt u uiteraard een verzoek tot agendering indienen.

Binnenstadvisie

Met onderhavig raadsvoorstel stelt u nog niet de binnenstadvisie vast. Op dit moment neemt alleen kennis van de inspraakversie daarvan. De inspraakperiode loopt van 20 augustus tot 20 september. Naar verwachting wordt het definitieve voorstel in december aan de raad voorgelegd. Wat u nu wel gevraagd wordt vast te stellen zijn de hoofdlijnen voor de visie, verwoord in dictum II. Daarmee geeft u het college mandaat om meer ruimte te creëren voor de voetganger en de fiets door een andere routing van de bus uit te werken.

Fietsstrategie

Nauw verbonden met de binnenstadvisie is het uitvoeringsprogramma bij de Fietsstrategie. In april hebt u deze strategie besproken en vastgesteld, en nu komt het college met een uitvoerig maatregelen pakket om tot uitvoering hiervan over te gaan. Duidelijk is dat niet voor alle gewenste maatregelen direct geld beschikbaar is. Daarom wordt in het stuk ook een prioritering aangegeven. Op basis van vijf criteria krijgen de maatregelen nul tot en met vijf sterren. Daarnaast wordt met kleuren gewerkt. **groen** zijn de maatregelen waarover al een besluit is genomen, **geel** de maatregelen die in het kader van de fietsstrategie worden voorgesteld, en niet gemarkeerd de maatregelen die op het wensenlijstje komen.

OV-dienstregeling

De concept-begroting en concept-dienstregeling OV 2016 zijn ook al aan de orde geweest in uw vergadering van 13 mei jl. De SP-fractie heeft echter gevraagd om dit punt opnieuw op de agenda te zetten n.a.v. inspraakreacties. Tijdens de vorige vergadering heeft de fractie al aangegeven geen standpunt te kunnen innemen voordat de inspraak was afgerond. De fractie heeft toegezegd uiterlijk woensdag a.s. met bespreekpunten te komen.

Met vriendelijke groet,
namens de voorzitter,

Wolbert Meijer,
Raadsadviseur

Verslag 13 mei

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 13 mei 2015
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 20.00 - 22.40 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. B. de Greef (SP), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), dhr. D.S. Ruddijs (PvdA), dhr. W.B. Leemhuis (GroenLinks), dhr. K.S.N. van der Veen (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), mw. L.H. Brokken (PvdD)

De wethouder: dhr. J.M. van Keulen

Afwezig m.k.: de wethouders dhr. M.T. Gijsbertsen en dhr. P.S. de Rook

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

Verslag: dhr. Z. Jeuring

Insprekers: geen

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. Wethouder Van Keulen vervangt wethouder De Rook.

Wethouder Van Keulen:

- Aanpak overlast Noorderplantsoen: de wethouder geeft aan hoe het college zal handelen tijdens warme dagen. Aan het eind van de middag gaan een aantal handhavers folders uitdelen waarin de huisregels en de spelregels staan voor het gebruik van het Noorderplantsoen. Aan het einde van de avond doen de handhavers een tweede ronde waarbij mensen die overlast veroorzaken daadwerkelijk worden aangepakt. Via een bijdrage vanuit het wijkbudget wordt extra stadstoezicht ingezet. De wethouder verzoekt de raad goed op te letten of deze aanpak werkt. De aanpak wordt zo snel mogelijk uitgevoerd. De politie wordt gevraagd dit probleem serieus op te pakken.

Dhr. Loopstra (PvdA):

- Is blij met de door de wethouder voorgestelde aanpak.
- Vraagt de raad de huisregels ten aanzien van het Noorderplantsoen toe te sturen.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Is blij met de toezegging van de wethouder.
- Er speelt echter meer in het Noorderplantsoen. Spreker stelt voor om als raad meer integraal naar het gebied te kijken, bijvoorbeeld door een bijeenkomst met betrokkenen te organiseren.

Dhr. Schimmel (D66):

- Is het eens met het voorstel van de heer Leemhuis. Gaat de raad het onderwerp nog bespreken zoals eerder werd geconcludeerd?

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Bedankt de wethouder voor de toezegging en sluit zich aan bij de woorden van de heer Leemhuis.

Dhr. De Greef (SP):

- Vraagt hoe de wethouder het vertrouwen gaat terugwinnen bij de bewoners.

De voorzitter:

- Stelt vast dat de raad een bijeenkomst zal organiseren en stelt voor dat de heer Leemhuis samen met enkele andere raadsleden met een voorstel komt.

Wethouder Van Keulen:

- De huisregels zijn opgenomen in de APVG. Op basis daarvan vindt de handhaving plaats. De APVG bevat voldoende middelen om te handhaven. De raad zal de folder met huisregels ontvangen.

Verslag 13 mei

- Het voorstel van de heer Leemhuis: het is aan de raad om hier iets mee te doen. Wat de parkeerproblematiek bij Vlinders betreft: het college zal een besluit gaan nemen over een parkeerverbod.
- De vraag van dhr. De Greef: de wethouder zegt toe in het vervolg de terugkoppeling naar bewonersorganisaties eerder te doen.

A2. Vaststelling verslag

Het verslag van 8 april 2015 wordt ongewijzigd vastgesteld.

A3. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

A4. Afspraken en planning (portefeuilles Van Keulen en De Rook)

- a. Besluitenlijst commissie 8 april 2015**
- b. Langetermijnagenda**
- c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties**

De voorzitter:

- Er is één toezegging: die wordt verwerkt in de LTA. Commissieleden kunnen punten voor de LTA bij de voorzitter melden ten behoeve van het overleg met de griffie en de wethouder.
- LTA en IM-lijst: de commissie stemt in met de voorstellen in blauw.

A5. Conformstukken

A5a. Nachttreinen van en naar Groningen

(raadsvoorstel 26 maart 2015)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 27 mei 2015.

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Bedankt het college voor de gepleegde inzet en het bereikte resultaat.

A5b. ARCG jaarrapport 2014 en algemene en financiële kaders 2016

(collegebrief 9 april 2015)

Dhr. De Greef (SP):

- Ziet afvalverwerking als een taak van de overheid. Op pagina 45 van het jaarrapport staat dat Attero Groningen mogelijk gaat sluiten. Spreker stelt enkele vragen.
- Is het college het ermee eens dat het afval lokaal wordt verwerkt en dat gft-afval wordt verwerkt tot biogas?
- Betekent de mogelijke sluiting dat het contract van de gemeente met Attero tot eind 2021 ter discussie staat?
- Wat zijn de financiële gevolgen voor gemeenten van de halvering van het afvalaanbod zoals in het rapport staat?
- Welke insteek heeft het college voor de gesprekken met Attero?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Is niet blij met de financiële gang van zaken bij Attero sinds de privatisering.
- Hoelang kunnen de risico's worden opgevangen? Wat betekent dit voor de tarieven voor de inwoners?

Wethouder Van Keulen:

- Zegt de zorgen te delen.
- In het contract met Attero staat dat de fabriek in Groningen open moet blijven. Het college hoopt dat de tarieven die de gemeente betaalt, kunnen worden verlaagd. Er zijn geen financiële gevolgen voor de inwoners. Attero heeft voldoende risicobuffer.
- Volgende week vindt overleg met het bestuur van ARCG plaats. De wethouder zegt toe nieuwe informatie direct naar de commissie te zullen sturen.

De voorzitter:

- Concludeert na enige discussie dat het onderwerp na de zomer op de agenda van de commissie komt.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 27 mei 2015.

Verslag 13 mei

A6. Ingekomen stukken (portefeuilles Van Keulen en De Rook)

Er zijn geen opmerkingen.

A7. Rondvraag

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Parkeerproblemen Noorderplantsoen: het college moet snel met maatregelen komen.
- Zuidelijke Ringweg en de cijfers van het platform Groningen Verdient Beter: klopt het dat de cijfers actueler zijn dan de cijfers in het OTB? Wat vindt het college van die cijfers?

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Gerrit Krolbrug en Oosterhamriktracé: de fractie vraagt duidelijkheid over berichten dat het Rijk besloten zou hebben een auto- en fietsbrug aan te leggen.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Sluit zich aan bij de vraag van de heer Leemhuis: er bestaat de nodige onduidelijkheid.

Wethouder Van Keulen:

- Gerrit Krolbrug: het college stuurt binnen een maand een brief naar de raad. Het overleg van de drie overheden gaat niet over een auto- en fietsbrug als oplossing voor de problemen.
- Zuidelijke Ringweg: er zijn geen nieuwe verkeersberekeningen gemaakt. De prognose voor het verkeer op het onderliggend wegennet blijven onverkort van kracht. De wethouder geeft uitleg.

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Vraagt of de uitleg van de wethouder ook aan het Platform kan worden doorgegeven.

Wethouder Van Keulen:

- Zegt dat de organisaties weten dat zij bij het projectbureau terecht kunnen voor uitleg.

B1. Kosten evenementen

(collegebrief 4 februari 2015)

+

Discussienotitie doorberekening kosten evenementen

(collegebrief 15 april 2015)

+

Reactie moties en toezeggingen evenementen

(collegebrief 15 april 2015)

Mw. Kuik (CDA):

- Gaat in op de discussienotitie.
- Kostendekkendheid: de organisatoren moeten vooraf weten hoe de gemeente ermee omgaat.
- De dekking van 15% kan hoger. Het is goed onderscheid in tarieven te maken, afhankelijk van bijvoorbeeld de mate waarin een evenement commercieel is.
- De in rekening te brengen kosten: het inbouwen van een tussentarief is een goed voorstel.
- Doorberekening water- en stroomkosten: waarom gebeurt dit niet voor 100%?
- Openbare orde en veiligheid zijn verantwoordelijkheden van de gemeente. Als niet aan de regels wordt voldaan, mogen de extra kosten worden doorberekend.

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- Brengt het initiatief van GroenLinks en anderen op het gebied van dance ter sprake: hoe staat het college er tegenover?
- De motie Les de dorst: waarom is de reactie zo karig? Spreker sluit zich aan bij de door Student en Stad nog te stellen vraag.
- Adviesgroep programmering en verduurzaming evenementen: spreker ziet bij beide onderwerpen uit naar de verdere invulling.
- De motie Weet waar je aan begint: waarom komt het college niet zelf met een standpunt? Is de wethouder gezondheid bereid met de groep Unity te praten om in de regio Groningen actief te worden?

Verslag 13 mei

- Kosten evenementen: de kosten voor de stad bevinden zich op het gemiddelde niveau van dat voor alle steden. Evenementen hebben economische en maatschappelijke voordelen. De vraag is of het heffen van precario de ambities onder druk zet.
- Spreker is het eens met het CDA om tarieven te differentiëren.
- Vraag 3 in de discussienotitie wordt met een voorzichtig ja beantwoord.

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Evenementen mogen iets kosten. Het invoeren van een derde prijsklasse voor vergunningen is een goed idee. De vraag is of de stad verder moet gaan met het verhalen van kosten. Wat zijn de effecten van die kostenstijgingen? Komen er dan minder evenementen?
- De fractie stelt voor de extra inkomsten opnieuw in evenementen te investeren. Waar wil het college het geld aan besteden?
- Korting voor evenementen met meerwaarde: welke evenementen worden bedoeld? Kan de raad hierover per geval beslissen?
- De motie Les de dorst: met het antwoord van het college wordt niet het doel behaald.
- De motie Weet waar je aan begint: spreker is het eens met GroenLinks.

Dhr. De Greef (SP):

- De kostendekkendheid mag richting de 50% gaan. Naast leges kunnen precario en belasting op baten een rol spelen. Schoonmaakkosten kunnen eerlijker worden verdeeld.
- Niet-commerciële activiteiten: het college mag met een apart voorstel komen.

Dhr. Schimmel (D66):

- Kostendekkendheid: dit kan inderdaad beter. Meer differentiatie met een middentarief is goed. Een indeling in groepen naar omvang is een idee. Meer aspecten dan risicodifferentiatie zijn nodig.
- Precario is niet de beste optie tenzij differentiatie mogelijk is.
- Dekkingsgraad bij investeringen: het nut moet worden aangetoond.
- Minder kosten doorberekenen bij evenementen met meerwaarde: welke evenementen zijn dat?
- De motie over het controleren van drugs: spreker is het eens met het college.
- Motie Les de dorst: eens met GroenLinks.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Het strategische evenementenbeleid staat wat de VVD betreft niet ter discussie, de ambities moeten waargemaakt worden
- Vindt een extra tussentarief prima.
- Precario: de fractie is er niet voor. Geldt dit voor alle evenementen? Hoe gaat het met de handhaving? Hoe kunnen de kosten worden gedrukt?
- Commerciële activiteiten: er mag vanuit de organisatoren iets tegenover staan.
- Er moet een balans zijn tussen het verbeteren van de dekkingsgraad en investeren.
- Er hoeft geen voorstel te komen over het minder doorberekenen van kosten voor belangrijke evenementen.

Mw. Brokken (PvdD):

- Een grotere kostendekkendheid is gewenst.
- Goed dat er een initiatief is om tot afvalvrije festivals te komen. Groningen zou koploper voor duurzame evenementen moeten worden.
- Motie Les de dorst: permanente tappunten voor water zijn een nog betere oplossing.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- De kosten voor organisatoren mogen hoger worden.
- De maatschappelijke waarde: als iemand er geld aan verdient, mag de stad een bijdrage vragen.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Is het eens met het CDA over het doorberekenen van de kosten.
- Kan zich vinden in de voorstellen voor het middentarief en precario.
- Het steunen van kansrijke initiatieven: hoe bepaalt de gemeente of iets kansrijk is?
- Kunnen de kosten voor de technische teams aan organisatoren worden voorgelegd?

Verslag 13 mei

- Onderzoek naar de economische meerwaarde van een evenement is zinvol.

Dhr. Loopstra (PvdA):

- Evenementen leveren de stad veel op. Dit geldt ook voor commerciële evenementen.
- De stad scoort gemiddeld bij leges en precariorechten.
- Hoe moet een kostendekkendheid van 94% op verkeersmaatregelen worden gezien?
- De fractie is op voorhand niet tegen het invoeren van precariorechten.
- De fractie ontvangt graag een voorstel voor het in rekening brengen van bepaalde zaken.

Wethouder Van Keulen:

- De discussienotitie: het college is op zoek naar een evenwicht. Het invoeren van een middentarieff is een eerste stap. Commercieel en niet-commercieel zijn moeilijk te onderscheiden. Het wachten is op het advies van de adviesgroep.
- Het voorbeeld van de kostendekkendheid bij elektriciteitskosten: de wethouder gaat bekijken of dit soort zaken beter kunnen.
- Kansrijke initiatieven: de wethouder verwijst naar het advies van de adviesgroep.
- De motie Les de dorst: bij sommige dance-evenementen wordt water verkocht. Dit heeft bij de afweging van het college meegespeeld.
- Kostendekkendheid verkeersmaatregelen: de wethouder zoekt dit uit.
- Het college wil het geheel van manieren om kosten door te berekenen, verbeteren.
- Het heffen van precario: eventuele invoering moet zorgvuldig gebeuren.
- Dit voorstel gaat over standaard evenementen. Per geval een bespreking in de raad zoals de heer Lammers voorstelt, is niet gewenst. Het proces zoals beschreven, geldt voor grote incidentele evenementen. De adviesgroep brengt nog advies uit.
- Drugsbeleid: het punt is besproken met het ministerie. Voorlichting zoals de heer Van der Veen zegt, hoort niet bij het evenementenbeleid. De wethouder speelt de vraag door.
- Initiatief GroenLinks en anderen voor een dance-event: de suggestie wordt opgepakt door de wethouder voor cultuur.
- Bij de Tarievennota 2016 komt het college met een gedifferentieerde tarievenstructuur. Het college komt dan niet met een regeling voor precario.
- Voor eind 2015 komt het college met een voorstel over de systematiek op basis van het advies van de adviesgroep.

De voorzitter:

- Concludeert dat de wethouder met een raadsvoorstel komt. Bij de Tarievennota 2016 komt het college met een gedifferentieerde tarievenstructuur. Voor eind 2015 komt het college met een voorstel over de systematiek op basis van het advies van de adviesgroep.
- Stelt vast dat de commissie de moties als afgehandeld beschouwt.
- Stelt vast dat de commissie naar aanleiding van de behandeling van de Tarievennota bekijkt of moties worden ingediend over zaken als precario.

B2. Jaarverslag Parkeerbedrijf 2014

(collegebrief 23 april 2015)

+

Invoeren betaald parkeren zon- en feestdagen

(raadsvoorstel 23 april 2015)

+

Invoeren derde tariefzone voor kortparkeren op straat en aanpassing reguleringsstijden

(raadsvoorstel 23 april 2015)

+

Kredietaanvraag kwaliteitsimpuls P+R

(raadsvoorstel 23 april 2015)

Dhr. Ubbens (CDA):

- Schetst de problematiek bij het Parkeerbedrijf.
- Waarom bestaat nog geen duidelijkheid over een bijdrage van het ov-bureau aan het onderhoud van P+R-terreinen voor 2015 en 2016?

Verslag 13 mei

- P+R concurreert met regionaal openbaar vervoer en met parkeergarages in de stad. De financiële last van het Parkeerbedrijf is een belangrijk punt.
- Verbetering kwaliteit P+R: is het nodig beleving en comfort te verbeteren?
- Betaald parkeren op zondag: kan dit vanaf 13 uur gaan gelden? Is een ruimere compensatie mogelijk in verband met bezoekers?

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Vindt het een helder jaarverslag. Het is goed dat in het najaar het beleid wordt herijkt.
- Handhaving: hoe wordt in de toekomst ziekte van personeel opgevangen?
- Betaald parkeren op zon- en feestdagen: de kans bestaat dat mensen elders gratis gaan parkeren.
- Opvatting Hortusbuurt: men is verdeeld over het voorstel en sommigen vinden de terugkoppeling vanuit het college niet optimaal. Hoe zit dit?
- Is het een idee om voor zondagen een tarief van 10 euro voor de Damsterdiepgarage in te voeren? Binnenstad-Oost: verdwijnen de parkeerplekken die vanaf 18 uur beschikbaar zijn?
- Spreker is het eens met het CDA om het betaald parkeren op zondag om 13 uur te laten ingaan.
- De fractie stemt in met de kredietaanvraag.

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Motie Herijking visie parkeren: de fractie wil niet nu maar straks de discussie voeren aan de hand van de reactie van het college op de motie.
- Ziekteverzuim en mislopen inkomsten: een organisatie moet kunnen inspelen op langdurig ziekteverzuim. Het college moet hierop sturen.
- Betaald parkeren op zondagen: de fractie stemt in met het voorstel. Waarom heeft de stad twee regimes?
- Tariefvariatie is een goede zaak.
- Opwaarderen P+R: dit is wat prematuur. Een kleine kwaliteitsimpuls is akkoord.

Dhr. Koks (SP):

- Verslag Parkeerbedrijf: andere fracties hebben al de nodige opmerkingen gemaakt.
- Parkeren op zondagen en invoeren derde tariefzone: wat zijn de effecten op andere wijken?

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Parkeerbedrijf: spreker mist een duidelijk toekomstbeeld waarbij P+R en parkeergarages in samenhang worden bekeken.
- Betaald parkeren op zondagen: de fractie stemt in met het voorstel.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Mist een positieve opmerking over het effect van de P+R-terreinen.
- Waarom moet P+R Kardinges een kwaliteitsimpuls krijgen? Die P+R loopt goed.
- Betaald parkeren op zondagen: kan het starttijdstip naar 13 uur? Is een vergunningensysteem mogelijk voor ouderen in verband met diensten op de zondagmiddag? En: bezoekers moeten goed kunnen parkeren.

Dhr. Blom (VVD):

- Zegt dat het minimaal kostendekkend maken in contrast staat met de maatschappelijke speerpunten van het Parkeerbedrijf.
- PRIS: wordt dit voor de zomer 2015 gehaald zoals in de stukken staat?
- De accountant vroeg in 2013 om een onderbouwing van de meerjarenprognose Parkeerbedrijf. Waarom is die er nog niet?
- Betaald parkeren op zondagen en invoeren derde tariefzone: de fractie stemt in met de voorstellen.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Parkeerbedrijf: sommige maatregelen gericht op het verhogen van de bezetting hebben geen effect. Waarom wordt hiermee doorgegaan? Wat kan worden verbeterd?
- Invoeren derde tariefzone: de fractie is akkoord. Het effect kan over een jaar worden bekeken.
- Kwaliteitsimpuls en afronden P+R Kardinges: wat gebeurt eerst?

Verslag 13 mei

Dhr. Castelein (D66):

- Jaarrekening Parkeerbedrijf: de risico's naar de toekomst blijven bestaan. Kansrijke initiatieven en opgaven blijven nodig. Spreker noemt enkele voorbeelden.
- De fractie steunt de andere drie voorstellen.

Mw. Brokken (PvdD):

- Vindt dat het openbaar vervoer op zon- en feestdagen kan worden verbeterd.
- Waarom wordt nog geïnvesteerd in nieuwe parkeergarages?
- Is met bedrijven een afspraak te maken over een abonnement voor werknemers die daarmee parkeren in parkeergarages?

Wethouder Van Keulen:

- Zegt dat het Parkeerbedrijf op zich goed draait. Er is spanning met ander beleid. De herijking van het parkeerbeleid is het moment om bredere discussies te voeren.
- Ziekteverzuim: dit is een van de redenen van het gebrek aan handhaving. De belangrijkste oorzaak waren de aanloopproblemen bij de nieuwe parkeermeters. Het ziekteverzuim is extern opgevangen.
- Kwaliteitsimpuls P+R: eerst vindt capaciteitsuitbreiding plaats. Op Kardingse moeten de problemen in verband met de sociale veiligheid worden opgelost. Het gaat om RSP-geld.
- Boterdiepgarage: het invoeren van het 10 euro tarief heeft het gebruik doen toenemen.
- Parkeren op zondagen: in Oosterpoort wordt geen waterbedeffect verwacht. Het college heeft voor 12 uur gekozen omdat onder andere dan de winkels opengaan.
- De bezoekerspas en de relatie met betaald parkeren: de wethouder legt de rekensom uit. Het college komt er bij de raad op terug als blijkt dat problemen ontstaan doordat de bezoekerspassen vollopen.
- PRIS: de planning is dit in juni of juli in te voeren.
- De onderbouwing meerjarenprogramma wordt betrokken bij de nieuwe parkeervisie.
- Het voorstel van de heer Sijbolts voor de Damsterdiepgarage: deze parkeergarage loopt goed. Er is geen aanleiding extra kortingen te verstrekken.
- Bijdrage ov-bureau aan onderhoud P+R: het overleg is nog niet afgerond. De raad wordt op de hoogte gehouden.

Het voorstel Invoeren betaald parkeren op zon- en feestdagen gaat als stuk met 1-minuutinterventie naar de raad van 27 mei 2015.

Het voorstel Invoering derde tariefzone gaat als conformstuk naar de raad van 27 mei 2015.

Het voorstel Kredietaanvraag kwaliteitsimpuls P+R gaat als conformstuk naar de raad van 27 mei 2015.

B3. Ov-bureau Groningen Drenthe: Jaarverslag & Jaarrekening 2014

(collegebrief 16 april 2015)

+

Ov-bureau: Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus 2016

(collegebrief 23 april 2015)

Dhr. Koks (SP):

- De fractie doet geen uitspraak over het stuk betreffende de dienstregeling omdat het overleg met bewonersorganisaties nog loopt.
- Bereikbaarheid Oosterpark: de evaluatie over de effecten van de opheffing van de lijnen 4 en 5 ontbreekt in het jaarverslag.
- Wat zijn de risico's van het feit dat andere openbaar vervoerbedrijven juridische procedures hebben aangespannen? Dit geldt vooral voor het personeel van Qbuzz. Kan het personeel niet beter bij een werkgeversorganisatie worden ondergebracht? Is het college bereid hiernaar onderzoek te doen?
- De fractie is voor inkomensgerelateerde tarieven. Is het college bereid bij het ov-bureau gereduceerde tarieven te bepleiten voor bepaalde doelgroepen?

Verslag 13 mei

- De fractie is blij dat voor 2016 geen veranderingen in de bereikbaarheid voor de Grote Markt of de lijnen door de A-straat worden aangekondigd. Betekent dat dit niet gaat gebeuren voor 2016?

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Vindt het een gedegen jaarverslag.
- De fractie is voorstander van handhaving van de bushaltes op de Grote Markt. Als het college nieuwe lijnen voorstelt, moeten er alternatieven zijn. Ook moeten de voorstellen met de inwoners worden besproken.
- Is er een verklaring voor het afnemen van het regio- en stadsvervoer?
- De wegbeheerders in Groningen: wordt het ov-bureau goed geïnformeerd door hen?
- De fractie is tevreden met de lijnen 61 en 65 die door de Oosterparkwijk gaan.
- Lewenborg heeft geen spitsbediening meer. Spreker vindt dat een probleem. Lijn 3 zou naar de rijksweg kunnen worden doorgetrokken.

Mw. Brokken (PvdD):

- Stelt voor aanpassingen aan de dienstregeling te beperken tot één keer per jaar.
- Hoe komt het dat het aantal reizigers niet is gestegen?
- De aanpak ten aanzien van duurzaamheid en fijnstof is goed en mag worden voortgezet.
- Aan de 40% kortingsregeling kan meer bekendheid worden gegeven. Kan de toegankelijkheid van de regeling worden verbeterd?
- Wat zijn de baten voor het vervoerbedrijf bij het niet juist uitchecken? Kan het efficiënter?
- Het oplaadapparaat staat soms binnen de poortjes van winkels. Het moet openbaar toegankelijk zijn.
- Het marketingbudget: de fractie vindt het bedrag overdreven hoog.
- Het maximumsalaris van de directeur is te hoog.
- Kosten informatiezuilen: de kosten zijn hoog. Hoeveel elektriciteit gebruiken de zuilen?
- Verplaatsen buspost naar de Peizerweg: geeft dit overlast aan de Peizerweg?

Dhr. Blom (VVD):

- Vindt het niet goed dat op basis van aannames vergoedingen voor het vervoer worden verstrekt. De werkelijke cijfers zijn er en die vormen de juiste basis.
- Geeft complimenten voor het uitrollen van het DRIS.
- Wat is de stand van zaken bij het verlengen van de concessie?
- HOV-as-West: is er winst te behalen doordat bussen niet meer in de files staan aan de Parkweg?
- Buslijn van en naar het vliegveld: een efficiëntere route is nodig.

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Duurzaamheid en milieueffecten: de inzet kan beter. Ligt de prioriteit bij fijnstof of bij brandstof? Duurzaamheid moet worden uitgediept en gespecificeerd. Dan kan de stad kiezen. Is het college bereid dit in het bestuur naar voren te brengen?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Is tevreden over de stukken.
- Open data: dit is een goede zaak.
- DRIS-panelen geven goede informatie aan de reizigers.

Dhr. Castelein (D66):

- Vindt de stukken er goed uitzien en maakt geen opmerkingen.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Vraagt een reactie op een schriftelijke vraag over een experiment met busvervoer voor minima.

Dhr. Ubbens (CDA):

- Vraagt aandacht voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Wethouder Van Keulen:

- Weet niet hoeveel stroom een DRIS-paneel gebruikt.
- De locatie van oplaadpalen: het is niet verkeerd dat de palen achter toegangspoortjes staan.

Verslag 13 mei

- Het aantal reizigerskilometers en het aantal reizigers binnen de stad zijn toegenomen.
- Salaris directeur: de persoon in kwestie heeft de top nog lang niet bereikt. De vraag is of het college er iets van moet willen zeggen.
- De opmerkingen van bewonersorganisaties worden meegenomen naar de nieuwe dienstregeling. Het is goed als de commissie nu opmerkingen maakt over de voorlopige dienstregeling. In het najaar wordt de definitieve versie vastgesteld.
- De wethouder zegt toe dat de effectenbepaling van het opheffen van de lijnen 4 en 5 naar de raad komt.
- Risico's bij procedures andere openbaar vervoerbedrijven: het aanbestedingsproces gaat verder en zo wordt getracht de risico's te ondervangen. Deze risico's worden nooit op het personeel afgewend.
- Inkomensafhankelijke tarieven: via de Stadspas was het mogelijk een gereduceerd tarief te verkrijgen. De wethouder voor sociale zaken komt erop terug.
- Volgend jaar is het noodzakelijk de dienstregeling een keer extra aan te passen vanwege het geredkomen van de busbaan aan de Peizerweg in maart 2016.
- Verplaatsen buspost naar Peizerweg: de overlast blijft binnen de perken.
- Duurzaamheid staat binnen het ov-bureau hoog op de agenda. De meeste winst wordt behaald bij de aanschaf van nieuwe bussen. Dit gebeurt bij de nieuwe concessie. In september praat de raad over het nieuwe programma van eisen en dan kan duurzaamheid aan de orde komen.
- Bushalte Grote Markt: dit komt bij de binnenstadvisie aan de orde. Die komt voor de zomer.
- De afname van het aantal reizigerskilometers in het buitengebied kan te maken hebben met de belangstelling voor de bussen op de HOV-assen. De mensen nemen dan geen regionaal vervoer.
- De kleine lijnen zoals de lijnen 6, 8 en 9 groeien met ongeveer 2% terwijl de lijnen met Q-link met 11% groeien.
- Lewenburg: het klopt dat er minder bussen in de wijk zelf komen. Er komt een nieuwe bushalte vlakbij. Door de keerlus komen meer bussen dichterbij Lewenburg.
- Experiment gratis openbaar vervoer voor ouderen: de wethouder voor Sociale Zaken komt erop terug.

De voorzitter sluit de vergadering om 22.40 uur.

Verslag 19 mei

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 19 mei 2015
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 20.00 - 22.10 uur

Aanwezig: de heer **D.J. van der Meide** (voorzitter, PvdA), de dames S.A. Koebrugge (VVD), I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), L.H. Brokken (Partij voor de Dieren), de heren C.T. Schimmel (D66), B. de Greef (SP), W.H. Koks (SP), J.P. Loopstra (PvdA), M. van der Glas (GroenLinks), W.B. Leemhuis (GroenLinks), M.D. Blom (VVD), W. Maat (Stadspartij), A. Sijbolts (Stadspartij), H.P. Ubbens (CDA), R.J. Lammers (Student en Stad)

Namens de griffie: de heer W.T. Meijer (commissiegriffier)

Namens het college: de heer M.T. Gijsbertsen (GroenLinks)

Afwezig m.k.: de heer K.D.J. Castelein (D66)

Verder aanwezig: de heer Zuurbier (voorzitter Rekenkamercommissie)

Verslag: de heer J. Bosma

A. ALGEMEEN DEEL

A.1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de vergadering om 20.00 uur en heet iedereen hartelijk welkom.

A.2. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

A.3. Afspraken en planning (portefeuille Gijsbertsen)

Er zijn geen vragen of opmerkingen.

A.4. Conformstukken

A.4.a. Gresco energiebesparende maatregelen Stadsschouwburg (raadsvoorstel 26 maart 2015)

Het raadsvoorstel wordt als conformstuk geagendeerd voor de raad van 27 mei 2015.

A.5. Ingekomen stukken (portefeuille Gijsbertsen)

Er zijn geen vragen, opmerkingen of agenderingsverzoeken.

A.6. Rondvraag

Er zijn geen woordmeldingen.

B. INHOUDELIJK DEEL

B.1. Groningen energieneutraal in 2035! (rapport Rekenkamercommissie)

Dhr. Van der Glas (GroenLinks):

- Ziet het als een uitdaging de achterstand terug te winnen om in 2035 energieneutraal te zijn.
- Steunt de routekaart, het opschalen en het aansluiten bij innovaties.
- Is voor integraliteit en het hoogst haalbare. Zolang het wagenpark op GTL rijdt en niet op groen gas van Attero, evenmin als het leerlingenvoer, kan het nog beter.
- Vindt dat van belang voor de planeet en voor de economische impuls voor de regio.

Dhr. Schimmel (D66):

- Hecht aan de energiemonitor om inzicht te krijgen in de resultaten.
- Leest dat de gemeente goed netwerk, maar te weinig concrete resultaten bereikt. Hoe gaat het college andere partijen echt meekrijgen? Anderen zijn nodig.
- Pleit ervoor niet alleen te stimuleren en te faciliteren, maar als overheid ook actie te ondernemen zoals met het geothermieproject.
- Vergelijkt het met een regisseur van een film, die iedereen nodig heeft maar wel de richting

Verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer d.d. 19 mei 2015

Verslag 19 mei

bepaalt.

Dhr. De Greef (SP):

- Steunt de ambitie en vindt het goed dat meerdere mogelijkheden en beleidsterreinen aan bod komen.
- Vindt de bescheiden rol in de collegebrief niet passen. Schone energie is noodzakelijk.
- Is blij dat geothermie een nutsbedrijf wordt, zodat mensen er wat over te zeggen hebben.
- Ziet dat niet alle projecten succes hebben. Zet het college erop in dat alle projecten afzonderlijk financieel gezond zijn of als geheel?
- Is benieuwd of het college andere mogelijkheden ziet voor zonnepanelen via ozb.
- Vraagt of het college opnieuw in gesprek is met de provincie, waar het nieuwe bestuur akkoord gaat met kleinere windparken vanaf tien molens.

Dhr. Ubbens (CDA):

- Vindt goed portfoliomanagement, systematisch werken en monitoren erg belangrijk.
- Vraagt zich af wat precies bedoeld wordt met het centraal stellen van duurzaamheid.
- Vindt het onduidelijk welke doelstellingen meer gekoppeld moeten worden.
- Pleit voor meer duidelijkheid over de gemeentelijke rol: faciliteren of meer doen?

Mw. Koebrugge (VVD):

- Sluit aan bij het CDA dat strategisch werken nodig is, maar ziet liever concrete plannen dan weer een visie.
- Hecht aan portfoliomanagement en monitoring. Meten is weten.
- Vindt publiek-private samenwerking belangrijk voor draagvlak.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Vindt het goed dat het college de heldere aanbevelingen overneemt.
- Betreurt dat de CO₂-besparing niet bekend is. Tussentijdse meetpunten en het vieren van successen zijn belangrijk.
- Ziet uitdagingen en kansen in de aardbevingsproblematiek.
- Is ook benieuwd naar alternatieven voor financiering van zonnepanelen naast ozb.
- Vindt het bijzonder dat provinciale inmenging zo ver gaat bij windenergie. Is het college met het nieuwe provinciebestuur in gesprek?
- Vraagt zich af in hoeverre duurzame woningbouw opgelegd kan worden aan marktpartijen.
- Vreest dat het ontbreken van een integrale blik participatie van nieuwe partners in de weg staat.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Wil weten wat het college verstaat onder de integrale benadering. Net als een boomeffectanalyse zou er eigenlijk standaard een duurzaamheidsanalyse moeten horen bij beleid.
- Steunt integraal afwegen door ook werkgelegenheid en investeringen mee te wegen.
- Vindt het logisch dat het college de meeste aanbevelingen overneemt.
- Vraagt waarom het elders wel lukt CO₂ te meten.
- Hoopt dat met het nieuwe provinciebestuur winddoelen behaald kunnen worden.
- Leest graag minder managementtaal, maar steunt de conclusie van betere inbedding en meting.

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Was en is blij met het doel van een energieneutrale stad.
- Concludeert dat het tijd is voor een nieuwe fase: concreter met betere monitoring en integraliteit.
- Wil alle maatschappelijke kosten en baten in beeld om het rendement per project af te wegen.
- Stelt dat de hele stad achter de doelstelling moet staan om succes te kunnen bereiken.
- Betreurt dat veel inwoners popelen wat te doen, terwijl instrumenten als de zonatlas en Groningen woont slim niet goed aanslaan. Wat kan beter?

Dhr. Loopstra (PvdA):

Verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer d.d. 19 mei 2015

Verslag 19 mei

- Vraagt welke instrumenten het college in gaat zetten om duurzaamheid voorwaarde te maken voor al het handelen.
- Wil weten hoe de gemeente de noodzakelijke externe samenwerking vorm gaat geven. De tijd voor overleg is voorbij.
- Ziet genoeg redenen om een voortrekkersrol te vervullen, anderen bij de les te houden en richting aan te geven, waarbij draagvlak essentieel is.
- Is verheugd dat het college de aanbevelingen integraal overneemt.

Mw. Brokken (Partij voor de Dieren):

- Vindt het voornemen van energieneutraliteit geweldig, maar het kan eerder net als elders.
- Begrijpt niet hoe het kan dat de gemeente geen overzicht heeft en dat het doel nog geen onderdeel is van alles wat de gemeente doet. Hoe kan dat?
- Pleit voor een erg actieve gemeentelijke rol in de energietransitie.
- Constateert dat de provincie wind tegenwerkt. Welke besparingen en voornemens kunnen toch verwezenlijkt worden?
- Blijft voor een aadrgasvrij Groningen en denkt dat export weinig draagvlak heeft.
- Vraagt of en hoe de gemeente ervaringen uitwisselt met andere gemeenten, zoals Delft en Tilburg, bijvoorbeeld wat betreft monitoring van CO₂-uitstoot.
- Neemt de aanbevelingen van het rapport over met uitzondering van gas.

Dhr. Zuurbier (voorzitter Rekenkamercommissie):

- Legt uit dat opgavegestuurd werken juist niet slaat op visies schrijven, maar concreet gaat om het betrekken van energie bij elk thema door af te vragen hoe het bijdraagt aan de doelstellingen.
- Denkt dat de energiemonitor daarbij helpt, omdat zichtbaar wordt dat de meter weer stijgt.
- Ziet een gemeente die het goede voorbeeld geeft door overal energie bij te betrekken automatisch in een rol die verder gaat dan louter faciliterend. Het is een voortrekkersrol.

Wethouder Gijsbertsen:

- Dankt voor de samenwerking waardoor aanbevelingen in het nieuwe programma mee konden.
- Constateert dat door de gaswinningsproblematiek het thema nog scherper op de agenda staat.
- Denkt niet dat de tijd van overleg voorbij is. Er gebeurt heel veel en er is een behoefte aan bundeling in een regionale visie.
- Is het ermee eens dat het betrekken van duurzaamheid bij alle onderdelen nog beter moet. Het is een enorme en ingewikkelde opgave die het college scherp oppakt.
- Wijst erop dat met ambassadeurs in de organisatie is gewerkt en dat duurzaamheid wel degelijk veel aandacht krijgt, bijvoorbeeld bij inkoop, woonvisie, fietsstrategie en andere grote plannen. Ook zijn met partners veel resultaten bereikt.
- Constateert in het netwerk een behoefte aan richting. Bedrijven en organisaties kijken naar de gemeente en vragen hier echt om. Het gaat om een gezamenlijke duurzame innovatieregio.
- Vindt het ook aan de raad om aan te geven wat in de energiemonitor hoort.
- Legt uit dat de gemeente ook afhankelijk is van andere partijen en factoren voor succes. De bescheiden rol in de brief duidt daarop, niet op een bescheiden opstelling.
- Gaat in gesprek met het nieuwe provinciebestuur over windenergie op een zorgvuldige manier. Het is een kwetsbaar onderwerp. Via coöperaties kunnen inwoners zelf ook profiteren.
- Gaat een nieuwe poging wagen bij het Rijk toestemming te krijgen voor financiering van zonnepanelen via ozb. Het is een van de betere impulsen, waardoor zowel de investering als de overdracht van een huis met zonnepanelen ook aantrekkelijker wordt.
- Merkt dat mensen het ingewikkeld vinden te overzien of iets een goede investering is en probeert te leren van andere vernieuwende aanpakken, zoals in Leeuwarden, en methoden als voorbeeldwoningen om mensen over de drempel te helpen.

Het raadsvoorstel wordt als conformstuk geagendeerd voor de raad van 27 mei 2015.

B.2. Programma Groningen geeft energie 2015-2018 (raadsvoorstel 26 maart 2015)

Verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer d.d. 19 mei 2015

Verslag 19 mei

Dhr. Van der Glas (GroenLinks):

- Stelt dat de provincie als geen ander weet hoe belangrijk onafhankelijkheid van fossiele brandstoffen is.
- Ziet veel energiecoöperaties ontstaan, zonnepanelen in drie jaar verzevenvoudigen en de kennis toenemen. Dit is het moment, alle meters wijzen in de goede richting.
- Schrok van de lage naamsbekendheid van Groningen woont slim. Dat moet beter, desnoods met tupperwareparties over energiebesparingen.
- Vindt de Gresco een fantastisch instrument en pleit ervoor het ook in te zetten voor financiering van kennisinstellingen, corporaties, buurgemeenten en particulieren.
- Mist het mkb bij energiebesparing. De gemeente kan winkels ontzorgen en bij de hand nemen.
- Pleit ervoor windenergie in een keer goed te doen, waarbij opbrengsten terugvloeien naar mensen die er het meest last van hebben.
- Vindt het niet passen dat plannen voor de grootste Nederlandse zonneweide bijna over leges struikelden.
- Stelt voor rithermie op meer plaatsen toe te passen dan alleen bij de Papiermolen.

Dhr. Loopstra (PvdA):

- Heeft een goed gevoel bij beter monitoren. De resultaten uit de energiemonitor moeten ook pakkend naar bewoners gecommuniceerd worden om het minder abstract te maken. Zegt het college dit toe?
- Juicht de richtinggevende rol toe. Organisaties en inwoners moeten constant betrokken worden.
- Vraagt zich af wat het stadspanelonderzoek inhoudt en of het genoeg is de hele bevolking mee te nemen in het veranderingsproces.
- Wil weten hoe duurzaamheid altijd onderdeel is van afwegingen van de gemeente.

Dhr. Schimmel (D66):

- Is zeer te spreken over het programma en de energiemonitor.
- Mist concrete opgeknipte ambities (motie CDA) door vast te stellen waar de gemeente moet staan aan het eind van de collegeperiode of in 2020.
- Ziet ook liever concrete plannen dan visies en stelde met het Platform Duurzaamheid een tienpuntenplan op, die hij als tien moties in zal dienen in de raad.
- Noemt als voorbeeld een tijdelijke ozb-korting bij het verbeteren van energielabels.
- Stelt voor via de bibliotheek mensen uit te dagen zelf aan de slag te gaan.

Dhr. De Greef (SP):

- Stelt dat het streven naar een duurzame economie niet samengaat met louter geldelijk gewin. Een nutsbedrijf voor geothermie en coöperaties als Grunneger Power zijn uitstekend. Geld en inspraak blijven in de stad. München en Kopenhagen lopen voorop met hun nutsbedrijven en CO₂-reductie.
- Vraagt hoe waterstof bij kan dragen. Het wordt maar tweemaal genoemd.
- Ziet de miljoenen voor FC Groningen liever geïnvesteerd in schone energie. De resultaten de komende achttien jaar zijn een stuk zekerder.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Is blij met de energiemonitor om voortgang bij te houden.
- Is sceptisch over de voorttrekkersrol. Duurzaamheid werkt alleen op de lange termijn wanneer Stadgers en bedrijven het echt zelf willen en er persoonlijke voordelen in zien. Voorbeeldfunctie gemeente alleen zinvol als het om rendabele suggesties gaat.

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Hoopt dat de energiemonitor gebruikt wordt in communicatie naar inwoners en ondernemers als een soort scorebord van energieneutraliteit.
- Vraagt of er een algemene routekaart komt of meerdere voor deelprogramma's en branches.
- Leest vooral over beleidsterreinen die voor de hand liggen. Speelt duurzaamheid echt op elk terrein een rol, ook bij internationalisering en stedenbanden? Waar worden gemiste kansen

Verslag 19 mei

gepakt?

- Is benieuwd wat er nu precies verandert in de gemeentelijke rol.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Roept op meters te maken en kon niets vinden wat niet klopt in het programma.
- Ziet dat leges de drempel verhogen. Vrijstelling kan leiden tot rechtsongelijkheid, maar is het een idee leges achter te stellen en alsnog te innen als een project rendabel is?
- Wil weten hoe duurzaamheid beter gaat landen en integreren in de organisatie. Dat is nodig om integraal te werken en het goede voorbeeld te geven.
- Is voor de voortrekkersrol. Sommige Stadjes lopen voorop, anderen zijn terughoudend en willen eerst zien wat het oplevert.
- Ziet graag dat de provincie meer bijdraagt en doet op dit dossier.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Vindt de herijking en de routekaart verstandig. Hoe gaat de routekaart eruitzien?
- Is positief over het betrekken van partners, waarborging van het publiek belang en riothermie.
- Waarschuwt gezien de vele projecten niet het overzicht te verliezen.

Mw. Brokken (Partij voor de Dieren):

- Is voor subsidies en vrijstellingen van leges, duurzame mobiliteit en elektrisch verkeer.
- Is voor windenergie, maar waarschuwt voor het gevaar voor vogels bij Stainkoeln.
- Is voor biomassa, maar niet bij nieuwe aanplant.
- Is enthousiast over de Eetbare stad, fair trade en biologisch voedsel.
- Betoogt dat vleesconsumptie voor veruit de meeste vervuiling zorgt, dat mist in het rapport. De uitstoot is meer dan van auto's, vliegtuigen en schepen bij elkaar. Is het nog wel een persoonlijke keuze, of ook politiek?
- Rekent voor dat een dag minder vlees eten 3,2 megaton CO₂-reductie oplevert, wat gelijk staat aan 1 miljoen auto's van de weg.

Dhr. Ubbens (CDA):

- Vindt dat Partij voor de Dieren het over een heel ander onderwerp heeft.
- Steunt de routekaart en denkt dat de motie voor tussendoelen daar goed in past.

Wethouder Gijsbertsen:

- Stelt dat Groningen heel veel doet in vergelijking met andere steden.
- Herhaalt dat dit moment in de regio gepakt moet worden.
- Verbindt duurzaamheid met economische ontwikkeling, kennis en werkgelegenheid.
- Denkt dat Stadjes wel willen, maar dat de overheid ook voorwaarden moet creëren om het mogelijk te maken. De regio moet uitstralen dat de innovatieve economie van de toekomst hier mogelijk is.
- Schaalt op door alle sporen te versterken en experimenten voor het matchen van vraag en aanbod een niveau hoger te tillen, bijvoorbeeld op wijkniveau.
- Stelt vast dat het overzicht over de verschillende sporen en projecten er wel is, de kwetsbaarheid zit juist in de verdeling naar alle andere zaken in de hele breedte van de organisatie.
- Wil een regionaal perspectief voor energietransitie en in scenario's laten zien wat dat betekent om die aan tussendoelstellingen te koppelen in de energiemonitor.
- Komt met een meerjarenprogramma voor de Gresco en denkt dat het enorm bij kan dragen aan energiebesparing in de organisatie. Verbreding naar andere partijen is een stap verder. Neemt de denkrichting mee bij de verdere ontwikkeling van de Gresco.
- Heeft aandacht voor het mkb, bijvoorbeeld horeca, via de omgevingsdienst.
- Wil op meerdere manieren laten zien wat de gemeente doet om te enthousiasmeren, onder meer met de energiemonitor, in een communicatieprogramma duurzaamheid.
- Voert in aanloop naar Let's Gro het gesprek met 250 meedenkers in het stadspanel om tot vernieuwende ideeën te komen.
- Spreekt met het OV-bureau over waterstof.

Verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer d.d. 19 mei 2015

Verslag 19 mei

- Vindt het erbij halen van FC Groningen wel een erg integrale aanpak. De redenering gaat op voor elke besteding van middelen.
- Probeert blokkades te slechten en bij elke beslissing in de organisatie duurzaamheid mee te wegen.
- Hoort vaak dat mensen voor windenergie zijn, maar... en ziet liever dat ze voor zijn, als. Eerst moeten de voorwaarden vastgesteld worden om dan pas locaties af te wegen.
- Stuurde onlangs een brief over de Voedselvisie en ziet over dit onderwerp ook veel enthousiasme in de samenleving.
- Houdt riothermie in het achterhoofd om te combineren met werkzaamheden aan het riool.
- Juicht toe dat D66 in een panel met tien concrete voorstellen komt. Alle ideeën zijn van harte welkom.

Het raadsvoorstel wordt als discussiestuk geagendeerd voor de raad van 27 mei 2015.

B.3. Kader en plankrediet Geothermie en warmtenet Noordwest (raadsvoorstel 24 april 2015)

Dhr. Ubbens (CDA):

- Vindt het belangrijk minder afhankelijk van fossiele brandstoffen te worden. Het project is goed voor stad en regio.
- Mist aandacht voor veiligheid, ook al zijn de risico's wellicht niet groot. Bij aardgas leek dat ook zo.
- Vraagt of en hoe kennisinstellingen meer betrokken worden dan alleen als afnemer.
- Vindt het vreemd de second opinion niet gekregen te hebben. Wil kunnen vertrouwen op het goed in kaart brengen van de risico's. Inzage kan ook vertrouwelijk.
- Vindt een aantal aanbevelingen uit de second opinion niet terug in de brief.
- Wil weten wanneer meer duidelijkheid komt over de partners. Wanneer worden marktpartijen opgezocht om te investeren in het project?
- Lijkt het goed te passen bij Aardbevingsbestendig en kansrijk Groningen. De bijdrage van de provincie is nu beperkt.
- Vindt de tijdsplanning krap. De subsidieregeling moet een zorgvuldige afweging niet in de weg staan. Valt hierover te onderhandelen? Uitstel leidt tot groot financieel risico.

Dhr. Koks (SP):

- Staat achter het voorstel. Alle kansen en risico's zijn afdoende aan de orde geweest.
- Wil weten hoe het college boorkosten terug gaat verhalen op de NAM, mocht onverhoopt een grote hoeveelheid gas aangeboord worden.
- Ziet als belangrijke nevendoelestelling het beperken van woonlasten en het betrekken van regionale werkgevers.
- Noemt het rendement een welkome aanvulling op de gemeentekas.
- Beoordeelt de wijze van deelname aan het waarborgen van lage energielasten.
- Vraagt of verlaging van lasten met 10% nog overeind staat.
- Wil weten of rekening gehouden is met kostenbesparingen van mogelijke uitbreiding naar bijvoorbeeld het Suikerunierrein.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Vindt het goed dat naar maatschappelijk nut en rendement wordt gekeken.
- Juicht toe dat de energie onder de commerciële prijzen wordt aangeboden.
- Ziet samenwerking met corporaties, RUG, waterbedrijf en bewoners als randvoorwaarde.
- Gaat ervan uit dat nu zaken gedaan wordt met corporaties uit het gebied.
- Is benieuwd of meer bekend is over de groslijst financiers.
- Wijst op het risico van lage gasdruk.
- Sluit aan bij het CDA wat betreft planning en second opinion.
- Acht uitgebreid onderzoek verderop in het traject van belang.

Dhr. Schimmel (D66):

- Vindt het innovatieve project een geweldige kans.

Verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer d.d. 19 mei 2015

Verslag 19 mei

- Ziet alle seinen op groen staan en verdere uitwerking tegemoet.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Vindt energietransitie nodig, maar wil meer weten over de risico's.
- Hoort verschillende verhalen over mogelijke effecten op aardbevingen. Hoe zit het?
- Is benieuwd hoe het financiële plaatje en het risico in de loop van het jaar uit zullen vallen.
- Gaat ervan uit dat wanneer de risico's meevallen particuliere investeerders ook mogelijkheden zien in het schitterende project. Het college moet hen ruimte geven.
- Begrijpt dat de gemeente start, maar uiteindelijk is het geen overheidstaak.
- Sluit aan bij het CDA wat betreft de second opinion en het opzoeken van de markt.
- Is niet voor het leveren van energie onder de prijs.
- Heeft begrepen dat warmte-koudeopslag zelfde rendement zou halen, vraagt of daar niet meer op ingezet moet worden, hoe verhoudt zich dit tot geothermie?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Hoopt niet op trial and error, het is wel trial and risk.
- Wil niet als overheid risico's lopen terwijl een derde partij er met de winst vandoor gaat.
- Hoort graag meer over het rekenmodel dat het echt kan, voordat het proces steeds lastiger terug te draaien is. In december moeten alle risico's duidelijk zijn.
- Ziet graag een grotere provinciale rol.
- Hamert op het belang van goede voorlichting en communicatie hoe het in de praktijk werkt.

Dhr. Van der Glas (GroenLinks):

- Vindt het verhaal goed onderbouwd met veel externe partners en subsidies.
- Ziet dat het risico 1,2 miljoen euro is. Hoe groot is de kans op een slechtst mogelijk scenario?

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Hoorde op een informatieavond vooral vragen over veiligheid en op de andere niet. Hoe is de stemming bij bewoners?

Dhr. Loopstra (PvdA):

- Is altijd al enthousiast over aardwarmte en na het bezoek aan Dordrecht nog meer.
- Vindt het proces zorgvuldig en de businesscase goed.
- Hecht aan lagere energielasten voor sociale woningbouw.

Mw. Brokken (Partij voor de Dieren):

- Vraagt wanneer het project mislukt is en dus voor een biomassacentrale gekozen wordt.
- Is tegen het verstoken van nieuwe aanplant in een biomassacentrale en voor alternatieven.

Wethouder Gijsbertsen:

- Ziet erkenning voor de kansen voor energiedoelstellingen, lagere energiekosten en ontwikkeling van kennis en infrastructuur.
- Gaat zorgvuldig om met het grote project, dat inderdaad risico's kent.
- Betreurt dat de samenvatting van de second opinion niet goed is gevallen en bedoelde het als een directe vertaling. Verwarring moet in het vervolg voorkomen worden.
- Wil met de partij van de second opinion bezien hoe een bijeenkomst te organiseren.
- Heeft met alle betrokken corporaties concept-overeenkomsten.
- Verwacht rond de zomer de korting op de energieprijzen te kunnen berekenen. Het zal altijd onder de huidige prijs liggen, die lastig is te bepalen.
- Kan voor december ook intentieovereenkomsten sluiten met de universiteit en hogeschool over afname en is ook bezig hen inhoudelijk te betrekken bij het project. Studenten kijken wat het betekent voor het energieverbruik.
- Heeft kaders van de raad nodig om met marktpartijen in gesprek te gaan.
- Beamt dat de planning krap is, al is er wat lucht gekomen. Het project moet in november 2017 operationeel zijn. Het is zaak zorgvuldig te werken en vertragingen te voorkomen.
- Zal in december laten zien wat de rol is van gemeente, waterbedrijf en externe partners.
- Vraagt het krediet om het komende halfjaar dat proces in te gaan. De middelen zijn besteed als het in december toch niet doorgaat en deels wanneer het eerder stopt. De middelen zijn

Verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer d.d. 19 mei 2015

Verslag 19 mei

gedekt in de businesscase als het project doorgaat.

- Kiest voor tweemaal vijftien jaar, een te overziene periode die leidt tot een goede businesscase, maar gaat vijftien jaar wel onderzoeken als scenario.
- Antwoordt dat het buiten de voorwaarden van de aardbevingsgelden valt.
- Legt uit dat het project uitbreiding naar bijvoorbeeld Suikerunie niet uitsluit, maar aanvangt met gebieden die nu zeker zijn in de businesscase.
- Hooft veel positieve reacties van bewoners. Kritiek richt zich vaak op problemen in de huidige energievoorziening en hoe het project daarbij helpt.
- Vertelt dat er ook particulieren zijn die zich graag aan zouden willen sluiten. Op termijn zou dat kunnen, maar de businesscase gaat daar nu niet van uit.
- Legt uit dat thermische inklinking slechts millimeters per honderd jaar kan betreffen. Het volume in de grond verandert niet. Bij andere projecten is geen sprake van bevingen, tenzij er andere verklaringen waren zoals breuklijnen. Er is geen reden voor een verband.
- Zegt dat de uitvoering zeer zorgvuldig zal gebeuren.
- Stelt gerust dat de businesscase van het meest conservatieve uitgaat, zodat tegenvallers opgevangen kunnen worden, ook wat betreft druk in de grond.
- Merkt bij het nieuwe provinciebestuur dezelfde positieve grondhouding en brengt de urgentie van het project over.
- Heeft de vaste verwachting dat er niet dermate gas aangeboord wordt dat de NAM eraan te pas komt.
- Meldt dat de minister elk warmteproject afzonderlijk beoordeelt, maar is voorzichtig over extra kansen.

Het raadsvoorstel wordt als conformstuk geagendeerd voor de raad van 27 mei 2015.

De voorzitter sluit de vergadering onder dankzegging om 22.10 uur.

verslag rekening 20 mei

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER JAARREKENING

Datum: 20 mei 2015
Plaats: oude raadzaal
Tijd: 17.00 – 18.50 uur

Aanwezig: de heer **D.J. van der Meide (voorzitter, PvdA)**, de dames S.A. Koebrugge (VVD), I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), L.H. Brokken (Partij voor de Dieren), de heren K.D.J. Castelein (D66), C.T. Schimmel (D66), B. de Greef (SP), W.H. Koks (SP), J.P. Loopstra (PvdA), M. van der Glas (GroenLinks), W.B. Leemhuis (GroenLinks), M.D. Blom (VVD), W. Maat (Stadspartij), A. Sijbolts (Stadspartij), H.P. Ubbens (CDA), R.J. Lammers (Student en Stad)

Namens de griffie: de heer W.T. Meijer (commissiegriffier)

Namens het college: de heren M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), P.S. de Rook (D66), J.M. van Keulen (VVD)

Verslag: de heer J. Bosma (Notuleerservice Nederland)

Programma 7 Verkeer

Programma 9 Onderhoud en beheer openbare ruimte

Paragraaf 2 Duurzaamheid

De voorzitter:

- Opent de vergadering om 17.00 uur en heet iedereen hartelijk welkom.
- Meldt dat de moties Energiemonitor, Meer gas terug, Taskforce gastransitie en Luchtkwaliteit Ringweg Zuid als afgedaan worden beschouwd.

Dhr. Schimmel (D66):

- Hoort graag een datum voor de energiemonitor.

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Kan niet plaatsen dat de motie Luchtkwaliteit Zuidelijke Ringweg is afgedaan.

Wethouder Gijsbertsen:

- Antwoordt dat de energiemonitor bijna klaar is en binnen twee maanden verschijnt.

Wethouder De Rook:

- Laat palen plaatsen om te monitoren en rapporteert voortgang direct over de Zuidelijke Ringweg.

Dhr. Loopstra (PvdA):

- Complimenteert de medewerkers van Stadsbeheer, Milieudienst en iederz dat ondanks de bezuinigingen de tevredenheid van bewoners over de openbare ruimte gelijk bleef.
- Vraagt aandacht voor uitvallende lantaarnpalen. Waarom gebeurt het en duurt reparatie zo lang?
- Informeert hoe het staat met de nieuwe exploitant van de kinderboerderij en wanneer het groot onderhoud kan beginnen.
- Is erg content met de biomassacentrale op Kardinge waar snoeiafval verbrand wordt.
- Leest dat Groningen de groenste stad wil worden. Is dit nieuw? Nu is er de tiende plaats.
- Juicht aardwarmte toe en complimenteert het zorgvuldige proces.

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Is niet ontevreden over wat er allemaal gebeurd is op het gebied van verkeer.
- Ziet veel investeringen in fietsnetwerken om fietsgebruik te stimuleren, maar pleit ervoor voorrangssituaties en 30 km-zones ook veiliger te maken. Dit moet prioriteit zijn.
- Denkt dat draagvlak voor DRIS-panelen en aangepaste bushaltes geen probleem kan zijn.
- Vraagt welke grote projecten de aanleg van deze twee zaken dan zo vertraagt.
- Kan leven met de verschuiving in ov naar grote Qliners en de HOV-structuur.
- Ziet een forse daling bij stadslijn 5 en krijgt signalen vanuit Hoornse Meer dat met name ouderen en blinden balen van het wegvallen van de verbinding met de Grote Markt. Zit de 11% daling vooral in die groepen? Zijn de HOV-alternatieven onvoldoende? Meer feiten zijn nodig.

Dhr. Koks (SP):

- Heeft weinig opmerkingen over verkeer, omdat de raad er regelmatig over spreekt.

verslag rekening 20 mei

- Ziet als belangrijkste knelpunt draagvlak onder de bevolking, vooral bij de Zuidelijke Ringweg, maar ook bij de Paterswoldsewegtunnel, de Krolbrug en het Oosterhamriktracé.
- Mist in het voorstel over aanbesteding van de Zuidelijke Ringweg het versterken van regionale werkgelegenheid, het tegengaan van uitbuiting en SLOI.
- Mist essentiële cijfers om het Groningen Plusmodel te kunnen beoordelen, zoals auto- en fietsgebruik en het aantal treinreizigers.
- Sluit aan bij de PvdA wat betreft lijn 6, DRIS en de bushaltes.
- Pleit voor een nieuwe knelpuntenlijst 30 km-zones, want sinds 2009 zijn slechts twee opgepakt.

Dhr. De Greef (SP):

- Is goed op de hoogte van beheer en duurzaamheid.
- Vindt het mooi dat ondanks bezuinigingen de tevredenheid over openbare ruimte gelijk bleef.

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Is blij met het kleine station in Hoogkerk, maar bijt dit niet met de westelijke HOV-as?
- Verzoekt het college op het hoofdstation DRIS-panelen aan beide kanten van informatie te voorzien of extra panelen te plaatsen, zodat ze vanaf de Herewegbrug af te lezen zijn.
- Ziet de daling van lijn 6 als bewijs dat een stop op de Grote Markt noodzakelijk is.
- Vraagt hoe de gemiddelde snelheid van bussen zo gestegen kan zijn.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Wijst op de slechte staat van sommige fietspaden, zoals bij Kardinge. Voldoet het beheerprogramma van Stadsbeheer nog wel?
- Verzoekt te onderzoeken of leerlingen van de Kluiverboom de ring te voet over kunnen steken.
- Is benieuwd naar welke beleidskeuzes wordt verwezen bij de druk op parkeerbezetting.
- Vraagt of alle verzekeraars meedoen met registratie van verkeersslachtoffers.
- Vindt het BORG-niveau te laag. Het moet niet uitmaken of je in het centrum of in een wijk woont. Meer onkruid tussen de tegels hoort niet.
- Is er bezorgd over of Stadstoezicht de handhavingstaken wel uit kan voeren vanwege politieke grillen.
- Vindt aandacht voor dierenwelzijn summier. De gemeente doet meer dan er staat.
- Vindt het logisch dat de kosten voor verkeersmaatregelen bij evenementenorganisatoren liggen.

Dhr. Blom (VVD):

- Noemt de opwaardering van de Oostelijke Ringweg goed geslaagd.
- Pleit voor een nieuwe rubriek met uitgestelde zaken, zoals de bypass Boerhaverotonde en het Herewegviaduct.
- Is voor meer afstemming met nutsbedrijven wat betreft onderhoud aan verharding.
- Vraagt hoe het vervangen van asfalt aan het eind van de levensduur een jaar verlengd kan worden.
- Roept op onderhoud niet uit te stellen, omdat het dan duurder wordt.
- Wil weten of vier locaties voldoen voor waterrecreatie. Waar kunnen grote boten afmeren?
- Leert uit navraag dat de zin over bejegening van Stadstoezicht niet in de rekening had moeten staan. Zijn er meer zinnen die niet in de rekening thuishoren?
- Onderstreept het belang van monitoring van duurzaamheid, ook wat betreft uitstoot zodat te zien is welke maatregelen het meest effectief zijn.
- Ziet uit naar de aangekondigde energiemonitor.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Is blij dat meer mogelijk bleek bij fietsparkeren. In de Bloemstraat liggen nog steeds fietsen op straat in drukke tijden.
- Vraagt zich af of Groningen een fiets- of busstad is en kiest zelf voor het eerste. Bussen krijgen meer voorrang, maar dat gaat ten koste van fietsers.
- Complimenteert het behoud van de spaarregeling voor de ringwegen.
- Leest de collegebrief over ontsluiting van het Oosterhamriktracé meer als mededeling dan als dat er nog inspraak mogelijk is. Wat is de status van de twee informatiebijeenkomsten?
- Betreurt dat ov-bewegingen van Hoogezand naar Zernike niet geteld kunnen worden in model split. Effecten van RSP-investeringen in ov op vervoerskeuze kunnen zo niet afgewogen worden.
- Sluit aan bij PvdA wat betreft lijn 6.

verslag rekening 20 mei

- Betreurt het dat de Zuidelijke Ringweg met name bij het Julianaplein ten koste gaat van stadswegen.
- Vraagt waarom de gemeente de plotse tegenvaller van zes ton geheel zelf op moet vangen.
- Is blij met de projecten, maar vindt het tijd voor een nieuwe ronde voor 30 km-zones.
- Ziet dat duurzaamheid en parkeerbeleid onlangs al uitgebreid zijn besproken.
- Constaceert met de PvdA dat de extra investering in lantaarnpalen nog niet helemaal werkt.
- Ziet graag meer investeringen in beheer, gezien de terugval bij stoepen, fietspaden en onkruid in verharding. De stad begint bij de voordeur. Een voorbeeld zijn de hobbels en kuilen in het Stadspark nadat het Waterbedrijf er bezig ging.

Dhr. Van der Glas (GroenLinks):

- Vindt het goed dat in 2015 veel is ingezet om de achterstand bij duurzaamheid in te lopen.
- Ziet goede voorbeelden als energieneutrale woningen en oplaadpalen voor auto's. Het kan nog beter.
- Is blij met de continuering van fair trade, het opstarten van de Gresco en de BORG-scores.
- Sluit aan bij de VVD wat betreft het combineren van onderhoud met ander werk.
- Hoopt dat de herplant van bomen na de storm in 2013 dit jaar wel lukt. Zes ton is doorgeschoven.
- Roept op gezien de slechtere effecten toch weer over te gaan op halfjaarlijks maaien.
- Is positief over het vergisten van snoeiafval op Kardinge.
- Plukt in zijn eigen wijk de vruchten van Eetbare stad. Het is goed voor ecologie en sociale cohesie.
- Hoopt dat bewustwording een belangrijke rol blijft spelen in afvalbeleid.
- Vraagt hoe na het stokken van gesprekken met dierenambulance en -bescherming dit verder gaat.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Denkt dat de groei van het aantal fietsers niet alleen komt door bevolkingsgroei, maar ook doordat mensen er vaker voor kiezen.
- Is blij met de groei van ov en P+R.
- Hoort al twee jaar dat volgend jaar echt DRIS ingevoerd wordt. Hoe komt dat?
- Wil weten waarom de andere berekening van projectbureau en gemeente tot zes ton verschil leidt.
- Pleit voor het overstappen op groen lokaal gas voor het wagenpark. GTL uit Qatar komt van ver en het land heeft een bedenkelijke reputatie voor mensenrechten en arbeidsomstandigheden.

Dhr. Castelein (D66):

- Constaceert dat Groningen misschien wel de fietsstad van de wereld is.
- Was altijd voor investeren in bereikbaarheid. De Zuidelijke Ringweg en het stationsgebied staan op stapel.
- Is benieuwd naar de verwachtingen over de registratie van verkeersslachtoffers door verzekeraars.

Dhr. Schimmel (D66):

- Is trots dat de ambitie van energieneutraliteit in 2035 echt serieus wordt genomen en hoopt op meer duidelijkheid met de energiemonitor.
- Denkt dat zon veel potentie heeft met bezitters die wel willen. Een aantal moties van D66 zal gaan over financieringsconstructies om hen over de drempel te helpen.
- Leest over simpele energiebesparingsmaatregelen bij gemeentelijk vastgoed. Wanneer gaat de gemeente dat elders toepassen, bijvoorbeeld bij sportvelden?

Dhr. Ubbens (CDA):

- Is positief over het werk aan de Oostelijke en Noordelijke Ringweg, het sparen voor de Westelijke en de ontwikkeling van de HOV-as.
- Ziet dat fietsbeleid veel aandacht krijgt. Plannen voor 2015-2016 horen niet in de rekening.
- Leest dat het college tevreden is over fietsparkeren, maar neemt de overlast wel af?
- Pleit voor experimenten met fietsparkeerverboden op locaties in de binnenstad met veel overlast.
- Roept op snel te beginnen met de busop- en -afrit Hoogkerk om het tijdig af te hebben. Het moet duidelijk zijn onder welk project het valt.
- Begrijpt zorgvuldigheid boven snelheid als argument als de doelstelling van toegankelijke bushaltes net niet gehaald is, maar met 20 van de 85 schiet het fors tekort.
- Ziet tevredenheid over het schoon zijn en trottoirs dalen. Het moet inzichtelijk zijn op welke plekken het wel en niet goed gaat.
- Pleit voor duidelijke prioriteiten in duurzaamheidsdoelen. De energiemonitor zal helpen.

verslag rekening 20 mei

- Vraagt zich af of investeringen in kleine windmolens wel verstandig waren, aangezien er geen geplaatst zijn. Het rendement is dus nul.
- Vindt aanpak van zwerfvuil ook een duurzaamheidsvraagstuk, plastic komt uiteindelijk in de oceaan terecht.

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Vraagt wat naast de grote verkeersprojecten op kleinere schaal bereikt is.
- Denkt dat de voordelen van fietsgebruik duidelijk zijn.
- Betreurt het dat verzoeken om fietsparkeercapaciteit bij het station uit te breiden niet zijn ingewilligd.
- Is benieuwd hoe de fietsstalling in het centrum de komende tijd uitpakt.
- Hoort van veel mensen dat ze fietsrekken missen in de parkeervlakken. Voor langer parkeren zijn de vlakken minder geschikt dan voor kort winkelbezoek.
- Waardeert de ruimte voor bus en trein.
- Ziet P+R-terreinen achterblijven. Is de komende impuls voldoende of is meer nodig?
- Is blij dat de BORG-ambities gehaald zijn ondanks bezuinigingen en dat met bewoners samengewerkt wordt.
- Sluit aan bij de VVD dat duidelijk wordt dat een energiemonitor mist.

Mw. Brokken (Partij voor de Dieren):

- Merkt niet op alle onderdelen dat duurzaamheid leidend zou moeten zijn.
- Vindt het een mooi streven de groenste stad te worden.
- Ziet graag een significante rol voor ontwikkeling en bescherming van ecologie bij grote projecten.
- Is ervoor bewoners meer te betrekken bij leefomgeving en onderhoud. De gemeente moet een sturende actieve rol innemen. Ook het verminderen van eigen afval van inwoners is van belang.
- Leest graag meer over het verminderen van dierenleed.
- Ziet graag een opwaardering van middelen voor dierenopvang en het zoeken naar andere mogelijkheden om zwerfdieren en andere hulpbehoevende dieren te helpen.
- Vindt niet dat van burgers verwacht mag worden dat ze gewond wild transporteren.
- Wijst erop dat Vogelopvang Westernieland buiten de gemeente ligt en geen subsidie krijgt, maar wel vogels vanuit de gemeente opvangt.
- Adviseert niet te kiezen voor een contract met een hoofdpartner, maar voor een verdeler van buiten de betreffende organisaties.
- Vraagt of het nieuwe waterstructuurplan Noorddijk de waterkwaliteit meetbaar heeft verhoogd.
- Betreurt verschraling van natuur door intensieve landbouw.
- Is enthousiast over het doel de biodiversiteit te vergroten.
- Roept op een zesde duurzaamheidsprogramma toe te voegen, namelijk de impact van vee-industrie. Dat is noodzakelijk om in 2035 energieneutraal te kunnen worden.
- Vindt dat voedselbeleid een grotere rol moet spelen. Duurzame initiatieven moeten vergemakkelijkt worden.
- Steunt verbeterde bronscheiding. Hoe kan het dat glas en papier afnemen?
- Pleit voor het actiever benaderen van bedrijven wat betreft energiebesparing.
- Stelt dat er meer interessante projecten zijn dan de twee van Noorderduurzaam.
- Vindt het een vage uitspraak dat controle op milieubeleid redelijk op orde is. Wat doet het college eraan om dit volledig op orde te krijgen?
- Vindt het geweldig dat Groningen fietsstad is en hier veel aan doet.
- Wijst erop dat fijnstof niet is meegenomen in de beoordeling van luchtkwaliteit.

Wethouder Gijsbertsen:

- Legt uit dat Groningen een competitie won van groenste stad, met name vanwege de ontsnippering van groen. Groningen is de eerste ontsnipperde stad van Nederland.
- Nam op verzoek van raadsleden een passage dierenwelzijn op, hoewel dat in de begroting niet voorkwam. In de Begroting en Jaarrekening 2015 komt het wel terug met indicatoren.
- Komt rond de zomer met een brief over dierenopvang, -bescherming en -ambulance.
- Poogt nogmaals financiering van zonnepanelen via ozb te bereiken en denkt anders na over

verslag rekening 20 mei

alternatieven.

- Kan met de Gresco vanwege het overzicht simpele maatregelen doorvoeren om te besparen.
- Deed onderzoek naar kleine windmolens, omdat grote van de provincie niet mochten en de raad per motie hierom verzocht. In de markt blijkt zonnemolens interessanter. Inmiddels is de situatie rond grote molens weer veranderd.
- Antwoordt dat voedsel onderdeel is van het Duurzaamheidspact en dat er middelen voor zijn.
- Antwoordt dat er maar één intensieve veehouderij is en dat zal niet meer worden vanwege beperkende maatregelen.
- Ziet potentie in energiebesparing bij bedrijven. Naast de eigen trajecten en inspecties is er de noordelijke Switchagenda en het noordelijk energieakkoord met een duidelijke positie van het mkb. De nieuwe omgevingsdienst kan ook een rol vervullen.

Wethouder Van Keulen:

- Zal de complimenten over tevredenheid over de openbare ruimte doorgeven.
- Heeft een contract met een bedrijf over reparatie van straatverlichting en verzoekt kapotte palen te melden. Hetzelfde geldt voor hotspots bij BORG met bijvoorbeeld veel zwerfvuil.
- Ziet geen stijging in meldingen over zwerfvuil. Via twitter, de app en telefoon is het goed te melden.
- Stemt reparaties aan wegdek steeds beter af met nutsbedrijven en wacht daarom soms ook met vervanging. De levensduur is conservatief ingeschat. Bij spoed is combineren niet mogelijk.
- Voegde een bootlocatie toe in een pilot en verwijst naar de brief. Het college acht dit voldoende, maar houdt de vinger aan de pols.
- Moet het antwoordt over de zin over Stadtoezicht schuldig blijven.
- Overlegde zorgvuldig met bewoners aan de Kraneweg over herplant van bomen na storm in relatie met parkeerplaatsen. De uitvoering zal grotendeels dit jaar zijn.
- Merkt op dat het groene gas van Attero gekocht zou moeten worden en omgezet in vloeistof.
- Onderzoekt wel voortdurend naar mogelijkheden het wagenpark zo snel mogelijk te verduurzamen.
- Heeft nog geen resultaten over de waterkwaliteit in Noorddijk en houdt de raad op de hoogte.
- Legt uit dat minder glas en papier respectievelijk komen door de crisis en digitalisering.
- Hoopt in het najaar een voorstel te presenteren over de kinderboerderij. Onderhoudsgeld blijft.

Wethouder De Rook:

- Meldt dat Groningen de fietsstad bij uitstek is met een model split van 61%. Kopenhagen wordt vaak genoemd en heeft 30%.
- Verbaast zich over de kritiek op parkeervlakken van Student en Stad, die juist initiatief hiertoe nam.
- Wijst erop dat de oude situatie in de Brugstraat nog minder een succes was. Parkeervlakken helpen voor winkelbezoek en problemen doen zich vooral voor op piekmomenten. Daarna is de straat vrij.
- Komt terug op de blijvende fietsparkeerbehoefte in de fietsstrategie.
- Legt uit dat de rekening de begroting volgt en herkent zich niet in eenzijdige focus op infrastructuur in het fietsbeleid. Juist veiligheid en gedrag spelen een grote rol.
- Stelt dat de duizend extra fietsplekken op het station het probleem reduceren tot piekmomenten met overcapaciteit op rustige momenten.
- Handhaaft fietsparkeren op hinderlijke plekken als blindegeleidepaden, maar gelooft niet in het afzetten van hele gebieden voor de fiets.
- Wijst op de boekwinkel in de Waagstraat, waar een oproep op de ruit meteen leidde tot afstand van geparkeerde fietsen. Een logica kan ook zijn om parkeren toe te staan in vlakken en daarbuiten niet.
- Vindt DRIS-borden en aangepaste bushaltes ook te lang duren. Het heeft ermee te maken dat het wordt meegenomen in bredere opwaardering van gebieden, waarbij participatie belangrijk is. Bij DRIS speelde ook een technisch probleem met de elektriciteit.
- Verwacht volgend jaar een stuk meer voortgang.
- Antwoordt dat dubbele DRIS-panelen niet bestaan en vindt de kosten van extra panelen bij het hoofdstation niet opwegen tegen het toegenomen gebruiksgemak. De kosten kunnen bekend gemaakt worden.
- Ziet geen toename in Wmo-vervoer en gist ernaar waar de 11% van lijn 6 gebleven is. Het totale busvervoer nam niet af, blijkbaar is het elders opgevangen.
- Verduidelijkt dat buslijnen van de oost- naar de westkant zijn verplaatst. De afname loopt dus niet

verslag rekening 20 mei

- parallel met het weghalen van stops op de Grote Markt.
- Kan wellicht op basis van de ov-cijfers de gevolgen van deze verplaatsing beter in beeld krijgen voor bespreking van de binnenstadsvisie in juni.
 - Verklaart de hogere gemiddelde bussnelheid uit het opengaan van meer busbanen.
 - Wil bus- en fietsroutes meer loskoppelen, zodat busvoorrang fietsers minder hindert.
 - Ziet een gigantische toename op de HOV-assen.
 - Kijkt juist om snelheid te houden in welk kader de busafrit Hoogkerk het best past.
 - Zal snel moeten bepalen of de ov-concessie verlengd of opnieuw aanbesteed wordt en betreft de raad.
 - Ziet het opknappen van de Oostelijke Ringweg als een groot succes voor omgeving en doorstroming.
 - Stelt voor een keer door te praten over de technische vraag over het te voet oversteken van de ringweg bij Kluiverboom.
 - Levert nieuws over de aanbesteding zodra het er is, ook wat betreft afspraken over SLOI.
 - Deed er alles aan om de voorbereiding van de Boerhaverotonde gereed te krijgen, de aanleg kan beginnen.
 - Wil met de provincie doorwerken aan de bereikbaarheidsagenda na 2020 en werkt dit verder uit. Het komende jaar moeten afspraken over Oosterhamriktracé en de zuidzijde van het station harder.
 - Spreekt met de provincie over de financiering en sorteert niet voor op een variant. De bewoners worden juist in een vroeg stadium betrokken nu ze veel invloed hebben.
 - Wijst op de dynamiek dat succesvolle P+R-terreinen leiden tot minder parkeerbezetting in de stad.
 - Investeert flink in een upgrade van de P+R Haren en de realisatie van Meerstad en Reitdiep, zodat alle toegangswegen een volwaardig terrein hebben. De verwachting is dat het gebruik dan aantrekt. De lage score heeft meer te maken met de hoge ambitie dan met de prestatie.
 - Komt in het najaar met een verkeersveiligheidsplan en zet daar in op veilige schoolgebieden. Daarnaast klinkt de roep om 30 km-zones en veilige fietsroutes.
 - Stuurt na hoe het zit met registratie van ongelukken.
 - Rapporteert in de rekening wat in de begroting is opgenomen. Fijnstof is geen indicator.
 - Legt uit dat het tarief van inhuur vanuit de gemeente aan het projectbureau Zuidelijke Ringweg onder het bedrag in de boeken lag sinds 2009. Dit verklaart waarom de gemeente helaas volledig opdraait voor de tegenvaller van zes ton. Het is geen extra rekening.
 - Gaat verder analyseren hoe deze fout zo lang onopgemerkt heeft kunnen blijven.

De voorzitter sluit de vergadering onder dankzegging om 18.50 uur.

Bijlage - besluitenlijst 13 mei

BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 13 mei 2015
Plaats: oude raadzaal
Tijd: 20.00 – 22.40 uur

1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD

- Raadsvoorstel Nachttreinen van en naar Groningen
- Raadsvoorstel Invoering derde tariefzone voor kort parkeren op straat en aanpassing reguleringstijden
- Raadsvoorstel kwaliteitsimpuls P+R
 - Conform naar raad 27 mei a.s.
- Raadsvoorstel Invoeren van betaald parkeren op zon- en feestdagen
 - Als 1-minuutinterventie naar raad 27 mei a.a.
 - Stadspartij overweegt motie

2. TOEZEGGINGEN

- Van Keulen
 - Commissie krijgt ook exemplaar van foldertje met gedragsregels Noorderplantsoen dat wordt rondgedeeld op warme dagen
 - Komt terug op vraag over kostendekkendheid verkeersmaatregelen evenementen
- Van Keulen (namens De Rook)
 - Er komt binnen maand brief over stand van zaken Gerrit Krol brug / Oosterhamriktracé
 - Er komt een evaluatie van de effecten van de maatregelen mbt lijn 4 en 5

3. LTA, MOTIES/TOEZEGGINGEN, INGEKOMEN STUKKEN

- Besluitenlijst 8 april 2015
 - Toezegging komt terug bij uitvoeringsplan fietsstrategie
- LTA:
 - Akkoord met voorstellen in blauw
 - Stukken ARCG komen tezamen met nog te verschijnen begroting na de zomer op de agenda; college zorgt dan voor brief over stand van zaken Attero
 - Differentiatie tarievenstructuur evenementen volgt bij tarievennota
 - Voorstellen m.b.t. Adviesgroep evenementen: eind 2015
 - September: Programma van Eisen nieuwe concessie OV
- Ingekomen stukken
 - Geen agenderingen

4. VERSLAGEN

- Verslag 8 april conform vastgesteld

5. AFSPRAKEN

- Nog voor de zomer wordt bijeenkomst georganiseerd om de bredere problematiek rond Noorderplantsoen te bekijken (griffie ism Leemhuis/GL ea.)

Bijlage - besluitenlijst 19 mei

BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 19 mei 2015
Plaats: oude raadzaal
Tijd: 20.00 – 22.10 uur

1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD

- Raadsvoorstel Gresco energiebesparende maatregelen Stadsschouwburg
- Raadsvoorstel Onderzoek Energiebeleid Rekenkamercommissie
- Raadsvoorstel Kader en plankrediet Geothermie en warmtenet
 - Conform naar raad 27 mei a.s.

- Raadsvoorstel Programma Groningen geeft energie 2015-2018
 - Ter discussie naar raad 27 mei a.a.
 - I.i.g. D66 en PvdD overwegen moties

2. TOEZEGGINGEN

- geen

3. LTA, MOTIES/TOEZEGGINGEN, INGEKOMEN STUKKEN

- Besluitenlijst 11 maart 2015
 - Geen opmerkingen
- LTA/IM:
 - Geen opmerkingen
- Ingekomen stukken
 - Geen agenderingen

4. VERSLAGEN

- N.v.t.

5. AFSPRAKEN

- 2^e second opinion Geothermie: goed nadenken over tijdige presentatie en toelichting, wellicht aparte bijeenkomst met onderzoeker

Bijlage - Lijst toezeggingen behandeling Gem.rekening 2014 in commissies 20 ...

TOEZEGGINGEN VAN HET COLLEGE *tijdens behandeling van de GEMEENTEREKENING 2014,* *woensdag 20 mei 2015.*

10.00 – 12.00 uur Onderwijs en Welzijn

(Schroor/De Rook/Gijsbertsen)

- Progr. 3 Jeugd en onderwijs
- Progr. 4 Welzijn gezondheid en zorg
- Progr. 5 Sport en bewegen
- Progr. 6 Cultuur

Toezeggingen:

Wethouder Schroor:

- Passend onderwijs: volgend jaar wordt in verantwoording meegenomen wat inzet is geweest en of er problemen zijn geweest op dit terrein.
- Success for All: wordt tussentijds over gerapporteerd (voor de start in september).
- 50% minder maatwerk WMO: betekent andere organisatie van de zorg en inzet van middelen, tussentijdse evaluatie volgt hierover binnenkort.
- Natuur- en Duurzaamheids Educatie: college neemt suggestie mee om dit te bekostigen uit natuur-/duurzaamheidsbudget.

Wethouder Van der Schaaf:

- Laaggeletterdheid: dit jaar komt er een nieuw regionaal educatieplan in provinciaal verband. Hierin wordt een analyse van de effecten van het beleid meegenomen

Wethouder Gijsbertsen:

- Jongerenoverlast: nieuwe monitor is in ontwikkeling waarin verschillende monitoren zijn samengevoegd. Neemt suggesties van de raad mee in de ontwikkeling van deze basismonitor.
- Huiselijk geweld: in juni komt er een brief naar de raad over aanpak kindermishandeling.
- Mediabeleid: nog dit jaar komt het college met een nota mediabeleid.
- Huisvestingsproblemen culturele instellingen/Ebbingekwartier: stand van zaken komt na de zomer.
- Bibliotheekvisie: volgt eind dit jaar.
- Tekort sportieve infrastructuur door hoge loonkosten: college onderzoekt of deze kosten omlaag kunnen en komt hierop terug.

13.00 – 15.00 uur Werk en Inkomen

(Gijsbertsen/Van Keulen/Van der Schaaf / Schroor)

- Progr. 1 Werk en inkomen
- Progr. 2 Economie en werkgelegenheid

Bijlage - Lijst toezeggingen behandeling Gem.rekening 2014 in commissies 20 ...

- Par. 9 Vernieuwing Sociaal Domein

Toezeggingen:

Wethouder Van der Schaaf:

Gaat kijken hoe de resultaten binnen de arbeidsmarktregio op het niveau van de stad Groningen meer inzichtelijk kunnen worden gemaakt door een nadere onderbouwing, echter niet door een heel nieuw registratiesysteem.

Wethouder Gijsbertsen:

- Zegt toe na te gaan hoe het kan dat het niet inzichtelijk is voor de raad in de stukken dat de begrote 1 miljoen, die niet is uitgegeven aan de bijzondere bijstand wordt afgeroemd en nergens staat waarvoor deze naar de toekomst wordt bestemd en hoe dat kan worden opgelost.
- Zegt toe dat het toekenningspercentage van de bijzondere bijstand inzichtelijk zal worden gemaakt.
- Komt terug met het antwoord op de vraag of er nu wel voldoende capaciteit voor het aantal voorgenomen bedrijfsbezoeken.

15.00 – 17.00 uur Ruimte en Wonen

(Van der Schaaf)

- Progr. 8 Wonen
- Par. 1 Stadsdelen
- Par. 7 Grondbeleid

Toezeggingen:

Wethouder Van der Schaaf:

De vragen m.b.t. ouderenhuisvesting, is het doel m.b.t. ouderenhuisvesting gehaald, is de bestaande voorraad beter benut, hoe wordt voor doorstroming gezorgd, zullen nog schriftelijk worden beantwoord.

Bijlage - Lijst toezeggingen behandeling Gem.rekening 2014 in commissies 20 ...

17.00 – 19.00 uur Beheer en Verkeer

(De Rook/Van Keulen/Gijsbertsen)

- Progr. 7 Verkeer
- Progr. 9 Onderhoud en beheer openbare ruimte
- Par. 2 Duurzaamheid

Toezeggingen:

Wethouder Gijsbertsen

- Rond zomer informatie over hoe nu verder met dierenwelzijn nadat het traject met dierenambulance, dierenbescherming en dierenopvang niet naar wens is gelopen

Wethouder Van Keulen

- Komt terug op vraag waarom zin over bejegeningklachten die geen bejegeningklachten zijn (stadstoezicht) volgens ambtenaren niet in de rekening thuis hoorde en er toch in staat
- Komt in najaar met update en voorstel inzake kinderboerderij Stadspark

Wethouder De Rook

- Zoekt uit wat het kost om te komen tot dubbele DRIS-panelen op het Hoofdstation
- Zorgt ervoor dat bij binnenstadsvisie ook informatie aanwezig is over bussen die nu al niet meer over Grote Markt gaan (lijn 6 en 8) en de afname van reizigers al dan niet daardoor
- In najaar komt verkeersveiligheidsplan, waarin aandacht voor 30-km zones
- Zendt informatie na over de wijze van registratie van verkeersslachtoffers

20.00 – 22.30 uur Financiën en Veiligheid

(Den Oudsten/Schroor/Van Keulen)

- Progr. 10 Veiligheid
- Overige programma's, paragrafen en financieel beeld

Toezeggingen:

Burgemeester Den Oudsten

- Zodra er nieuwe afspraken zijn met de Veiligheidsregio over de inspectie van kamerverhuurpanden informeert de burgemeester de commissie
- Gaat na in hoeverre er samengewerkt is met RuG en Hanze inzake de problematiek van overlastgevende jongeren (maand van de veiligheid)

Wethouder Schroor

- Komt in juni met informatie over het nieuw Noordelijk Belastingkantoor (tijdpad)
- Komt in 2^e helft 2015 met evaluatie en ambities inzake ICT-nota

Bijlage - LTA B&V juni 2015

Lange Termijn Agenda per 28-5-2015

| maand/ kwartaal | nummer | die | onderwerp | voorn document | portefeuille | opmerkingen |
|--------------------|----------|---------------------|--|-------------------|--------------------------|---|
| PM | 2015-95 | B&V | Onderzoek 24 gemeentelijke gebouwen A-label 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 | 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 ontwikkelingen zijn ten nadele van optimalisaties ARZ komt wethouder terug bij raad | | | |
| PM | 2015-27 | B&V | * 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 ('gereedschapskist' van ir. Blom), om negatieve effecten te verzachten | | de Rook | |
| PM | 2014-289 | B&V | GroenLinks en Partij voor de Dieren komen met discussienotitie groencompensatie 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 | voorstel | n.v.t. | aangekondigd 19/11/14 |
| PM | 2014-117 | B&V | Kabelbaan / Fly-over | | v. der Schaaf | voorstel; afvoeren; zie woonvisie |
| PM | 2013-304 | B&V | | | de Rook | afhankelijk van aanlevering door stichting Fly-over |
| 17-jun-15 | 2014-155 | 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 | | de Rook | wethouder doet mondeling mededeling |
| 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 | 2014-300 | B&V | Sleutelrapportages + HOV maatregelen | | de Rook | n.a.v. LTA-overleg november 2014 |
| 17-jun-15 | 2015-67 | W&V/ B&V/ R&W | Binnenstadsvisie | voorstel | v. Keulen | |
| 3e kw 15 | 2014-283 | B&V | Verkeerssituatie Wiigenpad: 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 |

Legenda:

Blaauw=nieuw

Rood= verwacht discussiepoint in commissie

Bijlage - LTA B&V juni 2015

Lange Termijn Agenda per 28-5-2015

J

| maand/ kwartaal | nummer | die | onderwerp | vorm document | portefeuille | opmerkingen |
|--------------------|----------|-----|---|------------------|--------------|---|
| 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 | 2015-99 | B&V | Stand van zaken Attero | | v. Keulen | |
| 16-sep-15 | 2014-59 | B&V | Uitkomsten onderzoek n.a.v. motie Weesfietsen | brief | v. Keulen | gewijzigd LTA-gesprek mei |
| 16-sep-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 | gewijzigd LTA-gesprek mei |
| 16-sep-15 | 2014-301 | B&V | Definitieve dienstregeling OV 2016 | brief | de Rook | n.a.v. LTA-overleg november 2014 |
| 4e kw 15 | 2015-85 | B&V | Systematiek rond adviesgroep evenementen | | v. Keulen | |
| 4e kw 15 | 2015-86 | B&V | Update en voorstel inzake kinderboerderij Stadspark | | v. Keulen | toezegging rekeningcommissie 20-5-15 |
| 4e kw 15 | 2015-87 | B&V | Energiemonitor | | Gijsbertsen | |
| 4e kw 15 | 2015-88 | B&V | Energietransitiemodel | | Gijsbertsen | |
| 4e kw 15 | 2015-89 | B&V | Windenergie | | Gijsbertsen | |
| 4e kw 15 | 2015-90 | B&V | borgen duurzaamheid in gemeentelijke organisatie | | Gijsbertsen | |
| 4e kw 15 | 2015-91 | B&V | zonnepark Westpoort | | Gijsbertsen | |
| 4e kw 15 | 2015-92 | B&V | Herijken verkeersveiligheidsplan (daarin ook aandacht voor 30-km zones) | | de Rook | toezegging rekeningcommissie 20-5-15 |
| 4e kw 15 | 2014-253 | B&V | Afronding Card-Only (nacaalattie) | voorstel | de Rook | gewijzigd LTA-gesprek mei |
| 4e kw 15 | 2014-157 | B&V | UMCG-knoop, met aandacht voor de volgende toezegging: * voordat overgegaan wordt tot bussluit in Bloemsingel zal huidige situatie (ophefing knip) worden geëvalueerd. | | de Rook | gewijzigd LTA-gesprek mei |
| 4e kw 15 | 2014-128 | B&V | 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 LTA-gesprek mei |
| 4e kw 15 | 2014-219 | B&V | Beleidsopenbare verlichting | voorstel | v. Keulen | gewijzigd LTA-gesprek mei |
| 4e kw 15 | 2015-66 | B&V | Evaluatie parkeerplan Oranjobuurt & 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 | Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer | | de Rook | toegevoegd bij LTA-overleg feb. 2015 |
| 4e kw 15 | 2012-2 | B&V | Gerrit Krol brug / Oosterhamriktracé Zodra er verder nagedacht wordt over auto-ontsluiting over Oosterhamriktracé of busbaan wordt suggestie 'afsluitbare dam' meegenomen in afweging in het kader van de HOV-maatregelen en Oosterhamrikzone | pm | de Rook | gewijzigd LTA-gesprek mei |

Legenda:

Blaauw=nieuw

Rood= verwacht discussiepunt in commissie

Lange Termijn Agenda per 28-5-2015

J

| maand/ kwartaal | nummer | die | onderwerp | vorm document | portefeuille opmerkingen |
|--------------------|----------|-----|---|------------------|---|
| 4e kw 15 | 2015-7 | B&V | vaststelling afvalbeheerplan Motte parkeervisie + tarieven en regelgeving 2016 + onderzoeksrapportage parkeerbedrijf + geactualiseerde meerjarenprognose | voorstel | v. Keulen de Rook zie LTA brief 9 december 2014 |
| 4e kw 15 | 2014-302 | B&V | | | |
| 14-okt-15 | 2014-245 | B&V | Stand van zaken Parkeerplan Korrewegwijk | voorstel | de Rook <i>gewijzigd LTA-gesprek mei</i> |
| 14-okt-15 | 2014-246 | B&V | Stand van zaken Parkeerplan Oosterparkwijk | voorstel | de Rook <i>gewijzigd LTA-gesprek mei</i> |
| 14-okt-15 | 2014-247 | B&V | Stand van zaken Parkeerplan De Hoogte | voorstel | de Rook <i>gewijzigd LTA-gesprek mei</i> |
| november 2015 | 2015-24 | B&V | Terugblik doelsoortenbeleid afgelopen 6 jaar | brief | Gijsbertsen <i>gewijzigd LTA-gesprek mei</i> |
| november 2015 | 2015-94 | B&V | Technische sessie geothermie (incl. second opinion) | | Gijsbertsen |
| 9-dec-15 | 2015-61 | B&V | Geothermie investeringsbesluit + oprichtingsbesluit productiebedrijf | voorstel | Gijsbertsen |
| 2016 | 2014-294 | B&V | Evaluatie beleid Graffiti kunst | brief | v. Keulen aankondiging collegebrief 5-11-14 |

Legenda:
 Blauw=nieuw
 Rood= verwacht discussiepunt in commissie

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | M | Indieners | Titel | Datum | Cie | Geplande afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Porte-feuille houder |
|-----------|---|-------------------------------------|--|--|-----|---|-------------|--------------------|---|----------------------|
| 2013-4 | | 1 SP, GL, Stadspartij en S&S | In gesprek met organisatoren | Dichtum verzoekt het college: | B&V | motiebrief 4/6/14 'beantwoording volgt bij strategisch evenementenbeleid, oktober 2014'. Voorstel: op afgehandeld zetten. | | motie | Beantwoording schriftelijke vragen Stadspartij over geluidsoverlast evenementen | den Oudsten |
| 2013-67 | | 11 Stadspartij | Weesfietsen | * te onderzoeken of het verwijderen van oude fietsen in de hele stad commercieel valt te exploiteren; * hierover de raad te informeren. | B&V | In juli 2015 volgt brief, toezegging LTA-overleg mei 15. | | motie | Gemeentebegroting 2014 en Belasting-tarieven 2014 | v.Keulen |
| 2013-81 | | 12 GL, CU, Stadspartij, S&S en PvdD | Ruimte voor Stadlers en bezoekers aan de Diepenring | 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&/B&V/R&W) juni 2015 in kader van binnenstadsvisie (LTA-overleg feb. 2015) | | motie | Meerjaren-programma Verkeer en Vervoer 2014-2017 | de Rook |
| 2014-12 | | 2 GL, PvdA | De eerlijke brommer, scooterbeleid in Groningen | 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 |

In groen is verzoek aan griffie

1/5

5-6-2015

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - M Nr | M Indieners | Titel | Datum | Cie | Geplande afhandeling/ overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda- punt | Porte- feuille houder |
|------------------------------|--|--|--|-----|--|-------------|-------|---|-----------------------------|
| <i>verzoekt het college:</i> | | | | | | | | | |
| 2014- 18 | 5 Stadspartij, CDA, PvdD en CU | minimalisering overlast voor bewoners Parkweg | 1. te onderzoeken of extra maatregelen mogelijk zijn om de overlast voor de bewoners aan de Parkweg te minimaliseren; 2. hierover binnen de begroting van het project ruimte te zoeken. | 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.zie motiebrief 29/5/15; nadere info 3e kwartaal | | motie | Krediet HOV-as West 3e fase | De Rook |
| 2014- 36 | 6 GL, CU | Elektrische taxi's: goed op weg | 1. in overleg met de taxibranche te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor het stimuleren en faciliteren van elektrische taxi's; 2. voor de behandeling van de gemeentebegroting 2015 de raad voorstellen te doen over het geven van een impuls aan elektrisch taxi-voer. | B&V | zie info in motiebrief 29/5/15 | | motie | Voorjaarsde bat | De Rook / Gijbertsen |
| 2014- 54 | 6 SP, PvdA, GL, Stadspartij, S&S, CU | Motie luchtkwaliteit aanpak ring Zuid | 1. 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; 2. 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 | B&V | jaarlijkse rapportage. | | motie | Tussenstand Tracébesluit Helperzoom- tunnel en Z- ringweg | De Rook |
| 2014- 63 | 6 GL, CU, SP | Diffraactiestroken of geluidgoten | 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 | komt terug bij aanbesteding. Motiebrief 29/5/15; verkenningen in najaar 2015 | | motie | Tussenstand Tracébesluit Helperzoom- tunnel en Z- ringweg | De Rook |

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | Mandatiernr | Titel | Datum | verzoekt het college: | Cie | Geplande afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Portie-feuille houder |
|-----------|-------------|---|-------|--|-----|--|-------------|-------|---|-----------------------|
| 2014-69 | 9 | GL, D66, S&S, Stadspartij | | 1. 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; 2. de raad hierover bij het Ontwerp Tracébesluit te informeren. | B&V | bij aanbesteding eind 2016, meer info bij OTB, 3e kw 2015, LTA-overleg feb. 2015; zie ook motiebrief 29/5/15 | | motie | Collegebrief Ontwerp tunnel Paterswoldseweg | De Rook |
| 2014-86 | 11 | D66, GL, PvdD, SP, CU | | om te onderzoeken of, hoe, waar en wanneer (stads)landbouw met olijfstras op braakliggende terreinen in Groningen mogelijk is. | B&V | zie motiebrief 29/5/15, voorstel op afgehandeld zetten | | motie | Begroting 2015 | Gijsbertsen |
| 2014-91 | 11 | PvdA, GL, D66, CU, CDA, SP | | te komen met een herijktote visie op (betaald) parkeren, waaruit blijkt hoe door het differentiëren van de parkeerterreinen de diverse beleidsdoelstellingen (bereikbaarheid, duurzame mobiliteit, leefbaarheid door minder straatparkeer, bezettingsgraad parkeerplaatsen 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 | | 1. het einddoel in 2035 te vertalen naar kortere termijndoelen; 2. jaarlijks te rapporteren over de stand van zaken met berekening tot het realiseren van onze ambitie om in 2035 energie-neutrale stad te zijn. | B&V | Wordt betrokken bij energietransitiemodel, zie LTA, toezegging LTA-overleg mei '15. | | motie | Begroting 2015 | Gijsbertsen |
| 2014-101 | 11 | CU, D66, S&S, PvdD, SP, PvdA, CDA | | 1. de wijkwethouders te vragen om in hun wijken de fysieke dilemma's rondom fietsparkeerens 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 dekking-voorstel aan de raad voor te leggen (als dekking kan gedacht worden aan BouwJong of de Fietsstrategie, zoals de wethouders in de commissievergadering aangaven). | B&V | zie motiebrief 29/5/15 | | motie | Begroting 2015 | De Rook |

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | M | Indieners | Titel | Datum | Cie | Gepolande afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Portie-feuille houder |
|------------------------------|---|--------------------------|---|---|----------|---|-------------|-------|--|-----------------------|
| <i>verzoekt het college:</i> | | | | | | | | | | |
| 2015-4 | | 2 S&S, GL, PvdA, D66 | Zonnige perronkappen | 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 | cbf. 25-3-15 verdere info. eind 2015 | | motie | Funcio-neel ontwerp Mooi Hoofd-station | de Rook |
| 2015-7 | | 4 SP, CU, PvdA, PvdD, GL | Statiegeld | 1. om via de VNG er bij de regering op aan te dringen de bestaande statiegeldregelingen in stand te houden en uit te breiden voor kleine (PET-)flessjes en drinkblikjes; 2. de raad te informeren over de uitkomsten van deze motie. | B&V | Komt terug bij afvalbeheerplan, zie LTA. | | motie | Discussie-nota 'Op weg naar een Afvalloze stad' | v. Keulen |
| 2015-8 | | 4 S&S, PvdD, GL | Afval | 1. de mogelijkheden te onderzoeken om een dergelijk experiment in Groningen uit te voeren; 2. de uitkomsten hiervan terug te koppelen aan de raad. | B&V | Komt terug bij afvalbeheerplan, zie LTA. | | motie | Discussie-nota 'Op weg naar een Afvalloze stad' | v. Keulen |
| 2015-11 | | 5 VVD, CDA | Meer private investering in geothermie | na het verwerken van de business case in een bidbook samen met geïnteresseerde private investeerders de samenwerkingsovereenkomsten op te stellen; opdat mogelijke partners niet bij voorbaat worden uitgesloten. | B&V | | | motie | Kader en plankrediet Geothermie en warmtenet Noordwest | |
| 2015-12 | | 5 D66, GL | Op zoek naar warmtelekken | het voor stadstijers mogelijk te maken een warmtecamera te lenen waarmee zij zelf hun woning kunnen controleren op warmtelekken. | B&V | | | motie | het Programma Groningen geeft energie 2015-2018 | |
| 2015-13 | | 5 D66, GL | Vernieuwing duurzaamheids-promotie | 1. te zoeken naar effectievere manieren om duurzaamheidsmaatregelen te promoten; 2. hierbij de mogelijkheid te onderzoeken om te gaan werken met zogeheten 'lead-vergoedingen' waarbij mensen worden aangespoord om vrienden, buren of familie over te halen om verduurzamende maatregelen te treffen, waarvoor zij een klein bedrag betaald krijgen wanneer zij iemand overhalen tot het daadwerkelijk nemen van verduurzamende maatregelen zoals de aanschaf van zonnepanelen. | B&V | | | motie | het Programma Groningen geeft energie 2015-2018 | |

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | M | Indiener | Titel | Datum | Dichtum | Cie | Geplandte afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Portie-feuille houder |
|-----------|---|------------------|--|-------|---|-----|---|-------------|--------------|---|-----------------------|
| 2015-14 | | 5 D66, GL, CU | Voorfinanciering duurzaamheidsmaatregelen | | <p>verzoekt het college:</p> <p>1. om de mogelijkheden te onderzoeken voor het voorfinancieren van verduurzamende maatregelen, waarbij terugbetaling geschiedt op basis van de daadwerkelijk gerealiseerde energiebesparing; * hierbij zowel te kijken naar relatief kleine maatregelen als het plaatsen van zonnepanelen of de verbetering van de isolatie en tevens naar grotere totaalpakketten waarbij een woning of bedrijfsruimte in één keer energie-neutraal wordt gemaakt; * tevens de mogelijkheden te onderzoeken om dit in samenwerking met private partijen of andere overheden te ontwikkelen.</p> <p>2. de mogelijkheden en bijbehorende kosten voor de raad inzichtelijk te maken.</p> | B&V | | | <i>motie</i> | het Programma Groningen geeft energie 2015-2018 | |
| 2015-15 | | 5 D66, CU | Energiecheck bij aardbevings-schade | | <p>1. het voor Stedlers mogelijk te maken om bij het vaststellen van aardbevings-schade ook te laten kijken naar mogelijkheden voor energiebesparing;</p> <p>2. hiervoor te streven naar samenwerking tussen Groningen Woont Slim en het Centrum Veilig Wonen.</p> | B&V | | | <i>motie</i> | het Programma Groningen geeft energie 2015-2018 | |
| 2015-16 | | 5 D66, PvdA, S&S | Samen met de Stad | | <p>1. haar ambitie dat Groningen in 2035 energie-neutraal is nog nadrukkelijker kenbaar te maken bij alle maatschappelijke instellingen en bedrijven en alle partijen in de stad vrijblijvend te vragen hieraan een bijdrage te leveren;</p> <p>2. aan alle maatschappelijke instellingen en bedrijven te vragen om kenbaar te maken welke stappen zij nu al zetten op het gebied van duurzaamheid en te zoeken naar creatieve manieren om voor iedereen in de Stad duidelijk zichtbaar te maken wie wat doet op het gebied van duurzaamheid.</p> | B&V | | | <i>motie</i> | het Programma Groningen geeft energie 2015-2018 | |
| 2015-17 | | 5 GL | Meer flexibiliteit bij leges zonneweiden | | <p>onderzoek te doen naar de mogelijkheid voorwaardelijk leges te heffen op de aanleg van zonneweiden.</p> | B&V | | | <i>motie</i> | het Programma Groningen geeft energie 2015-2018 | |

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | Mand | Indieners | Titel | Datum | Cie | Geplande afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Portefeuille houder |
|------------------------------|------|------------------------------|--|-------|-----|---|-------------|--------------|-------------------------------------|---------------------|
| <i>verzoekt het college:</i> | | | | | | | | | | |
| 2009-02 | 11 | GL | Windmolens | | B&V | 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 | Afgehandeld | <i>motie</i> | Begroting | |
| 2012-08 | 2 | CDA, SP | Verloskundigen bij spoed over busbaan | | B&V | 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 | Afgehandeld | <i>motie</i> | Samen gezond | |
| 2012-38 | 6 | PvdA, GL, PvdD, S&S, CU, D66 | Groene Stroom 24/7 – experiment opslag lokaal opgewekte zonnestroom | | B&V | 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 | Afgehandeld | <i>motie</i> | Voorjaarsbrief | |
| 2012-53 | 9 | VVD, CU | Verkeersveiligheid Eemsgolaan | | B&V | voor de begroting van 2013 geld te reserveren voor verkeersmaatregelen aan de Eemsgolaan. | Afgehandeld | <i>motie</i> | Brf. Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk | |

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | M | Indiener | Titel | Datum | verzoekt het college: | Cie | Gepolde afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Portie-feuille houder |
|-----------|----|------------------|--|-------|--|-----|--|-------------|-------|---|-----------------------|
| 2012-54 | 9 | S&S, Stadspartij | Prioritering budget kleine verkeersmaatregelen | | 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 | Stoppen lopende aanbesteding RegioTram binnen één maand | | 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 | Schone taxi's voor collegeleden | | 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 (E.VV). | B&V | afgehandeld d.m.v. motiebrief 30/11 | Afgehandeld | motie | Gemeentebegeleiding 2013 | |
| 2012-60 | 11 | PvdA, D66 | Centrale inkoop duurzame energie | | <ol style="list-style-type: none"> 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) nadelen 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 | Gemeentebegeleiding 2013 | |
| 2012-66 | 11 | CDA, Stadspartij | Struikelfetsen | | 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 | Gemeentebegeleiding 2013 | |

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | M - Indieners | Titel | Datum | Cie | Geplande afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Portie-feuille houder |
|------------------------------|---------------------|---|---|-----------|--|-------------|-------|--|-----------------------|
| <i>verzoekt het college:</i> | | | | | | | | | |
| 2012-67 | CDA, PvdA, S&S | Effecten Zuidelijke ringweg op onderliggend wegennet | de effecten van de verschillende varianten voor het wegnnet 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 | Gemeentebe-groting 2013 | |
| 2012-68 | CDA, GL, PvdD | Elektrische laadpalen | 1. om in samenwerking met diverse expertisecentra elektrische laadpunten te installeren in de parkeergarages van het Parkeerbedrijf en P&R-terreinen; 2. de installatie van elektrische laadpalen in commerciële garages te stimuleren. | B&V | zie collegebrief 21/2/14. | Afgehandeld | motie | Gemeentebe-groting 2013 | |
| 2012-69 | CU, PvdA | Tegelijk groen | om duidelijkheid te geven over de voorrangsgeregels bij regelmatig groen voor fietsers en deze duidelijk te communiceren aan de fietsers. | B&V | Motiebrief 30/11: in januari 2013 nadere info | Afgehandeld | motie | Gemeentebe-groting 2013 | |
| 2012-70 | CU, PvdA, GL | Fietspad Peizerweg-Johan van Zwedenlaan | 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 | Gemeentebe-groting 2013 | |
| 2012-74 | PvdD | Poeponthainers | meer afvalbakken te plaatsen bij plekken waar honden worden uitgedaen. | B&V | Afgehandeld d.m.v. brief 22/11 / cie/, wenst bespreking | Afgehandeld | motie | Gemeentebe-groting 2013 | |
| 2012-82 | PvdA en Stadspartij | Leefbaarheid Woonschepenhaven | De raad uiterlijk 1 mei te informeren welke vervangingsinvesteringen en onderhoudswerkzaamheden voor de Woonschepenhaven mogelijk niet uitgesteld worden en daarbij een onderscheid maken tussen wenselijke en noodzakelijke werkzaamheden. In ieder geval de noodzakelijke werkzaamheden voor de Woonschepenhaven die niet gerealiseerd worden in de integrale aanpak, alsnog te betrekken bij het totaal van de afwegingen in het meerjareplan 2012-2016. | B&V / R&W | voorstel december 2013 (LTA) | Afgehandeld | motie | Krediet-aanvraag 2013 vervangings-investeringe-n en aanvullen langcyclisch onderhoud openbare ruimte. | |

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | Mand | Indieners | Titel | Dictum | Cie | Geplande afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Portefeuille houder |
|-----------|------|----------------------------------|--|---|-----|---|-------------|-------|---|---------------------|
| 2012-83 | 12 | PvdA | Doe mee met straatverlichting oké | <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 vervaangingsinvesteringen en aanvullen langcyclisch onderhoud openbare ruimte. | |
| 2013-3 | 1 | Stadspartij, CU, PvdD, CDA en GL | Overlast feesten in balans II | 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 | Motie Energie-landschappen | 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: Afgehandeld met 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 grondexploitaties | |

In groen is verzoek aan griffie

4/17

5-6-2015

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | M - Indieners | Titel | Datum | Cie | Geplande afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Portie-feuille houder |
|------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|--|-----|---|-------------|--------------|---|-----------------------|
| <i>verzoekt het college:</i> | | | | | | | | | |
| 2013-13 | 4 PvdD | Ballonnen | 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 | Windenergie, een Gronings bod | <ol style="list-style-type: none"> 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; aan het Provinciebestuur het bod te doen om 70 MW in 2020 aan wind-energie (ca. 20 turbines van 3 à 4 MW) te realiseren binnen de gemeente Groningen; hierbij voorrang te geven aan eigen burgerinitiatieven en/of lokale energie-coöperaties. | 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 | Behoud buslijn 5 | <ol style="list-style-type: none"> te kijken naar mogelijkheden om de dienstregeling voo 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Oranjestraat en de Hortusbuurt zoveel mogelijk met lijn 5 bediend worden; te kijken naar mogelijkheden om lijn 5 in de dienstregeling 2014, de huidige en veel gebruikte bushalte 'Grote Markt' te laten aandoen. | 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

5/17

5-6-2015

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | M | Indiener | Titel | Datum | verzoekt het college: | Cie | Geplande afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Portie-feuille houder |
|-----------|---|--------------------------------|---|-------|---|-----|--|-------------|-------|----------------|-----------------------|
| 2013-33 | | 6 CDA, PvdA en S&S | Fietsenbeheer | | <p>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;</p> <p>2. indien dit een onmogelijkheid blijkt een alternatieve bezuiniging te presenteren en die te dekken uit de programma's onderhoud en bereikbaarheid;</p> <p>3. de gemeenteraad hierover te informeren voor de begrotingsbehandeling zodat de afwikkeling van de motie dan beoordeeld kan worden door de gemeenteraad.</p> | B&V | Motiebrief 3-10-13: Afgehandeld besluiten om af te zien van deze bezuinigingsmaatregel. | Afgehandeld | motie | Voorjaarsbrief | |
| 2013-36 | | 6 CU, CDA, PvdA, GL, SP en D66 | Zelfbeheer groen in wijken | | 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 | Voorjaarsbrief | Gijsbertsen |
| 2013-38 | | 6 S&S, CU, CDA en D66 | Fietsenrekken voor studenten-sociëteiten | | <p>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 inpassbaar zijn;</p> <p>2. de uitkomsten van deze gesprekken terug te koppelen aan de raad.</p> | B&V | Motiebrief 10/10/14: beantwoord als onderdeel van evaluatie Groninger Fietsenstandaard, januari 2014. | Afgehandeld | motie | Voorjaarsbrief | de Rook |

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

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

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | M Indiener | Titel | Datum | Cie | Gepolde afhandeling/ overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda- punt | Porte- feuille houder |
|------------------------------|---|---|---|-----|---|-------------|--------------|---|-----------------------------|
| <i>verzoekt het college:</i> | | | | | | | | | |
| 2013- 49 | 10 van de gehele raad | M1: Geluidafscherming Buitenhof, M2: Compacter Ontwerp, M5: Geluidsscherm en Stadspark, M6: Esprerano-tunnel, M7: Groen en gezondheid, M8: Papiermolen-brug. | * 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 | <i>motie</i> | Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid | de Rook |
| 2013- 50 | 10 PvdA, GL, Stadspartij, SP, D66, CDA, CU, S&S en PvdD | Extra ruimtelijke kwaliteit | * 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 | <i>motie</i> | Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid | de Rook |
| 2013- 51 | 10 PvdA, VVD, GL, Stadspartij, SP, D66, CDA, CU, S&S | ZRG aansluiting Hereweg | * 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 | <i>motie</i> | Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid | de Rook |
| 2013- 52 | 10 CU, CDA, SP, S&S, Stadspartij, D66, GL | Onderzoek oplossend vermogen verlagen ontwerpsnelheid | * 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 | <i>motie</i> | Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid | de Rook |

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | M Indieners | Titel | Datum | Cie | Geplandde afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Portie-feuille houder |
|-----------|-------------------------------------|--|-----------------------|-----|--|-------------|-------|--|-----------------------|
| 2013-53 | 10 SP, Stadspartij | Lijn 4 hoort hier | verzoekt het college: | B&V | Besproken in expertsessie 17-12-13 | Afgehandeld | motie | Regio Groningen- Assen: actualisatie netwerkkanalen yse, HOV visie en aanvullend maatregelenpakket | |
| | | * 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. | | | | | | | |
| 2013-54 | 10 SP, Stadspartij, S&S, CDA | Blijf van mijn lijn 5 | | B&V | Besproken in expertsessie 17-12-13 | Afgehandeld | motie | Regio Groningen- Assen: actualisatie netwerkkanalen yse, HOV visie en aanvullend maatregelenpakket | |
| | | * te kijken naar mogelijke alternatieven (zoals in de bijlage) om de dienstregeling voor 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Oorjebuur en de Horusbuurt 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. | | | | | | | |
| 2013-63 | 11 GL, SP, CDA, CU, PvdD, D66, PvdA | Groen verzilveren | | B&V | Motiebrief 28/11/13: betrekken bij uitvoering motie 'zelfbeheer groen in wijken' | Afgehandeld | motie | Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014 | Gijsbertsen |
| | | * in overleg te treden met burgers, werkmansschappijen 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. | | | | | | | |
| 2013-69 | 11 D66, GL, CDA, PvdA, PvdD | Ruim baan voor duurzame innovatie | | B&V | Motiebrief 28/11/13: is in lijn met beleid | Afgehandeld | motie | Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014 | |
| | | * 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' | | | | | | | |

9/17

5-6-2015

In groen is verzoek aan griffie

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | M Indieners | Titel | Datum | Cie | Gepaalde afhandeling/ overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda- punt | Porte- feuille houder |
|---------------------------------------|---------------------------------|--|--|-----|--|-------------|-------|---|-----------------------------|
| Datum verzoekt het college: | | | | | | | | | |
| 2013- 71 | CDA, VVD, D66, SP | Spitsrekken | * 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 | Opladpalen in fietsstad Groningen | * 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 | 11 CU, CDA, GL, S&S, PvdD | Zonnepanelen op/aan het Forum | * 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 informereren. | B&V | Zie cbrf. 2-10-14. | Afgehandeld | motie | Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014 | Gijsbertsen |
| 2013- 76 | 11 CU, GL, PvdD | Zonnepanelen op het stadhuis | * 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 | Ecologische oevers | * 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

10/17

5-6-2015

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | M | Initiatief | Titel | Datum | Cie | Geplande afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Portie-feuille houder |
|-----------|---|-------------------------------------|--|-----------------------|---------|---|-------------|---------------------|--|-----------------------|
| 2013-80 | 1 | CU | Graffiti kunst | verzoekt het college: | 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 ongebruikt 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 | 1 | PvdA, D66, VVD, CU, CDA, PvdD, GL | Afhankelijkheid Groningen-aardgas | | 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 | Oudsten |
| 2014-3 | 1 | S&S, D66, GL | Strategisch Evenementenbeleid | | 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 | 1 | GL, PvdA, S&S, SP, D66 | Dance visie | | 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 | 1 | GL, S&S, D66, SP, PvdA, Stadspartij | Locaties in kaart | | B&V | alle locaties (Naast Stadspark/drafbaan, Kardingeplas, Ebbingekwartier, Hoornspas, Roode Haan, ook Noordijk, Gideopark, Wanshoterweg, Zernike, achter universiteitscomplex nabij Doekwerd, Helsinkstraat, Eenenskanaal, 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

11/17

5-6-2015

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | Mandatieneers | Titel | Datum | Cie | Geplande afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Portie-feuille houder |
|-----------|------------------------------------|--|---|-----|---|-------------|-------|---|-----------------------|
| 2014-6 | 1 PvdA | Informeers de buurt | 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 | Ruimte voor de Warenmarkt | 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 | (Z)Onder stroom | 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 | Jan Evenhuis dam | 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 | Reizigers- en bewonersinspraak OV | reizigers- en bewonersinitiatieven 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 25/6/14, voorstel op afgehandeld zetten | Afgehandeld | motie | OV-bureau Groningen Drenthe | De Rook |

12/17

5-6-2015

In groen is verzoek aan griffie

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | M | Indiener | Titel | Datum | Cie | Geplande afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Portie-feuille houder |
|-----------|---|---------------------------|----------------------------------|---|-----|--|-------------|-------|------------------------|-----------------------|
| 2014-21 | | CU, S&S, Stadspartij, CDA | Fietsklemmen | 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 |
| 2014-27 | | 6 Sp en CDA | Grof vuil | de mogelijkheid te onderzoeken om illegale dumpingen en het bijplaatsen bij ondergrondse containers te voorkomen door Milieustraten en buurtacties als 'Lentekriebels' te organiseren, dan wel faciliteren in alle wijken en hiervoor ruimte vrij te maken in de begroting 2015. | B&V | Begroting 2015 / motiebrief 9/7/14; evaluatie beleid inz kosten grof LTA voor januari 2015, februari, zie LTA. | Afgehandeld | motie | Voorjaarsdebat | Van Keulen |
| 2014-34 | | 6 GL, D66 | Recht op de wind | 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 laten. | 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 | Openbare bankjes | 1. te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor het plaatsen van bankjes op (groe) 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 cbrf. 29-10-14. | Afgehandeld | motie | Voorjaarsdebat | Van Keulen |
| 2014-50 | | 6 S&S, GL, CU, CDA | Creatief met fietsvlakken | 1. te onderzoeken waar (tijdelijke) fietsparkeervlakken kunnen worden aangebracht voor leegstaande winkels in de binnenstad; 2. te onderzoeken waar (tijdelijke) fietsparkeervlakken kunnen worden aangebracht in de buurt van bouwterreinen in de binnenstad. | B&V | zie cbrf. 7-11-14. | Afgehandeld | motie | Voorjaarsdebat | De Rook |
| 2014-52 | | 6 PvdD, Stadspartij | Diervriendelijke pagina | 1. op de website van de gemeente Groningen een 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 |

13/17

5-6-2015

In groen is verzoek aan griffie

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | M | Indiener | Titel | Datum | verzoekt het college: | Cie | Gepolande afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Porte-feuille houder |
|-----------|---|----------------------------|---|-------|--|-----|---|-------------|-------|--|----------------------|
| 2014-62 | | S&S, CU, Stadspartij | Voortschrijdend inzicht | | 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 ontwerpinitiatiefplannen aan te brengen welke in het voordeel zijn van de stad, óók als deze zijn vastgesteld. | B&V | | Afgehandeld | motie | Tussenstand Tracébesluit Helperzoom-tunnel en Z-ringweg | De Rook |
| 2014-64 | | D66, GL, PvdA, VVD | Stil asfalt bij "Akoestisch gat" | | 1. te kiezen voor optie 3 uit de collegebrief; 2. de 300.000 euro voor leefbaarheidsmaatregelen die door deze keuze vrijkomen in ieder geval aan te wenden om maatregelen te treffen voor het "akoestische gat" in de geluidsscherming 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 | motie | Tussenstand Tracébesluit Helperzoom-tunnel en Z-ringweg | De Rook |
| 2014-82 | | PvdA, CDA, SP, Stadspartij | Inzichtelijke informatieverstrekking bij evenementen | | 1. 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; 2. de aanvraag ook op dit punt te toetsen aan de gemeentelijke richtlijnen; 3. consequenties te verbinden richting vergunninghouder indien deze zich niet houdt aan de afspraken inzake de informatievoorziening. | B&V | mei 2015, bij evenementenbeleid, I.TA-overleg feb. 2015 | Afgehandeld | motie | Strategisch evenementenbeleid | Van Keulen |
| 2014-83 | | D66, GL, S&S, PvdD | Dancefeesten in parkeergarages | | om te onderzoeken of gemeentelijke parkeergarages als locatie voor dancefeesten en evenementen dienst kunnen doen. | B&V | mei 2015, bij evenementenbeleid, I.TA-overleg feb. 2015 | Afgehandeld | motie | Strategisch evenementenbeleid | Van Keulen |
| 2014-84 | | S&S, PvdD, CU, GL | Les de dorst | | 1. onderzoek te doen naar de mogelijkheid en de gevolgen van het verplicht stellen van organisatoren om bij middelgrote en grote evenementen appunten beschikbaar te stellen voor het gratis vullen van flesjes of bekers; 2. te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om vaste tappunten te realiseren op de grote evenementenlocaties. | B&V | mei 2015, bij evenementenbeleid, I.TA-overleg feb. 2015 | Afgehandeld | motie | Strategisch evenementenbeleid | Van Keulen |

Bijlage - IM-lijst B&V juni 2015, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

| Jaar - Nr | M - Indieners | Titel | Datum | Cie | Geplande afhandeling / overige opmerkingen | Afgehandeld | Soort | Agenda-punt | Porte-feuille houder |
|------------------------------|------------------------|---|--|-------------|--|-------------|-------|--|----------------------|
| <i>verzoekt het college:</i> | | | | | | | | | |
| 2014-106 | D66, GL, PvdA, CDA, CU | Energie Monitor | <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"> 1. (een schatting van) het totale energieverbruik van de gemeente Groningen in het desbetreffende jaar, uitgedrukt in Megawattuur (MWh); 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.; 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; 4. de mutaties in alle bovenstaande ten opzichte van voorgaande jaren; 5. een prognose van de energiebesparing c.q. duurzaam opgewekte energie per project in toekomstige jaren; <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 | | Afgehandeld | motie | Herijking van het duurzaamheidsbeleid | Gijsbertsen |
| 2015-1 | 2 PvdD | Meer gas terug | <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 | | Afgehandeld | motie | Stand van zaken aardbevingen | |
| 2015-2 | 2 VVD, PvdA, D66, S&S | Taskforce Gastransitie Groningen | <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 | | Afgehandeld | motie | Stand van zaken aardbevingen | |
| 2015-5 | 2 S&S, CDA, GL | Informatievoorziening fietsparkeren op het station | <p>te onderzoeken op welke manier de informatievoorziening rondom het fietsparkeren op het station verbeterd kan worden.</p> | R&W/ B&V | cbrf. 25-3-15 | afgehandeld | motie | Funcio-neel ontwerp Moot Hoofd-station | de Rook |

17/17

5-6-2015

In groen is verzoek aan griffie

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

Raadsvoorstel



Onderwerp **Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016**
Registratienr. 4968550 Steller/teInr. Rene.Brilhuis/ 12.95 Bijlagen 1

| | |
|--------------------|--|
| Classificatie | <input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim |
| | <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk |
| Portefeuillehouder | van Keulen Raadscommissie |

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit de zienswijze Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016 vast te stellen.

Samenvatting

Het Dagelijks Bestuur van de Omgevingsdienst Groningen heeft de ontwerpbegroting 2016 vastgesteld. Artikel 35 van de Gemeenschappelijke Regeling biedt haar deelnemers de mogelijkheid een zienswijze op de ontwerpbegroting naar voren te brengen. Met het raadsvoorstel vragen we de raad in te stemmen met de door het college ingediende zienswijze. De met de brief aan de Omgevingsdienst ingebrachte zienswijze wordt toegevoegd bij de aan het Algemeen Bestuur van de Omgevingsdienst Groningen aangeboden ontwerpbegroting 2016.

B&W-besluit d.d.: 12-05-2015

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

Aanleiding en doel

Met het raadsvoorstel bieden we onze zienswijze op de ontwerpbegroting 2016 aan en vragen we de raad in te stemmen met onze zienswijze. Wij hebben over de voorliggende ontwerpbegroting 2016 de volgende zienswijze.

Het uitgangspunt dat voor de berekening van de begrote loonsom 2013/2014 en 2015 is gebruikt wordt losgelaten. Het betreft het uitgangspunt om per functieschaal het aantal maximale periodieken minus 3% (methode provincie) te hanteren. Uit de personeelsgegevens blijkt dat in 2015 ca. 85% van de medewerkers het maximum aantal periodieken heeft bereikt. Verder zijn een aantal medewerkers bij de definitieve plaatsing in een hogere functieschaal terecht gekomen. Beide effecten zorgen voor hogere loonsommen van het primaire proces en de personele overhead van totaal € 264.000,-. Bij de oprichting van de Omgevingsdienst Groningen is afgesproken dat deze kosten worden opgevangen binnen het eigen personeelskostenbudget van de Omgevingsdienst Groningen. Verder is bij de oprichting de salarisschaal minus 3% de norm geweest. Daarnaast is er veel vacatureruimte meegegeven waarmee de Omgevingsdienst Groningen zelf haar personeelsbeleid kan vormgeven. Tot slot wordt hierdoor de efficiëncykorting van 10% lager.

De gewijzigde systematiek leidt tot hogere loonkosten (€ 264.000,-). Dit is een structureel nadeel in de meerjarenbegroting van de Omgevingsdienst Groningen. Feitelijk wordt daarmee de efficiëncytaakstelling van 10% niet volledig gerealiseerd. Dit komt terug in de deelnemersbijdrage. De hogere loonkosten moeten binnen de begroting van de Omgevingsdienst Groningen worden opgelost.

Kader

De gemeente Groningen is toegetreden tot de Gemeenschappelijke Regeling Omgevingsdienst Groningen. De Omgevingsdienst Groningen is ingesteld om vergunningverlenende, toezichthoudende en handhavingstaken op het gebied van het omgevingsdomein voor de deelnemers uit te voeren, waarmee de deelnemers de kwaliteit van de uitvoering van deze taken willen verbeteren.

In artikel 34 van de Gemeenschappelijke Regeling is bepaald dat het dagelijks bestuur van de Omgevingsdienst voor 15 april een ontwerpbegroting van de Omgevingsdienst Groningen voor het komende kalenderjaar toezendt aan de raad van de deelnemende gemeente. De deelnemers kunnen binnen 8 weken na toezending van de ontwerpbegroting hun zienswijze uiten.

Argumenten en afwegingen

N.v.t.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

N.v.t.

Financiële consequenties

N.v.t.

Overige consequenties

N.v.t.

Vervolg

N.v.t.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016



BIJLAGE

sd



**Omgevingsdienst
Groningen**

ONTVANGEN OP
24 MAART 2015

Aan de Raden en Provinciale Staten
i.a.a. de colleges van B&W en GS

Postadres
Postbus 97
9640 AB VEENDAM

Bezoekadres
Lloydsweg 17
9641 KJ VEENDAM

Bereikbaarheid
Telefoon 0598 788000
e-mail info@od-groningen.nl

Datum : 24 maart 2015
Datum verzending : 24 maart 2015
Behandeld door : Wim van Veelen
Telefoonnummer : 0598 788 048
E-mailadres : WvanVeelen@od-groningen.nl
Uw kenmerk/uw brief :
Ons kenmerk : 2015-0019
Bijlagen : Ontwerpbegroting 2016
Onderwerp : Ontwerpbegroting 2016

Bedrijfsgegevens
KvK 58407308
BTW 853026786B01
Bank NL84ABNA0446045691
BIC ABNANL2A

Geacht college,

Het Dagelijks bestuur heeft in zijn vergadering van 16 maart 2015 de ontwerpbegroting 2016 vastgesteld en stelt u, conform het gestelde in artikel 33 van de Gemeenschappelijke Regeling, in de gelegenheid uw zienswijze op de ontwerpbegroting 2016 naar voren te brengen. De Omgevingsdienst Groningen verzoekt u uw zienswijze uiterlijk 15 mei a.s. te sturen naar het emailadres: wvanveelen@od-groningen.nl.

De door u ingebrachte zienswijzen worden toegevoegd bij de aan het Algemeen Bestuur aangeboden ontwerpbegroting 2016. Het Algemeen Bestuur zal in zijn vergadering van 19 juni 2015 de ontwerpbegroting 2016 bespreken en vaststellen.

Wij verzoeken u de ontwerpbegroting voor een ieder ter inzage te leggen en tegen betaling van de kosten, algemeen verkrijgbaar te stellen.

De Omgevingsdienst Groningen wil u alvast bedanken voor uw medewerking.

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| Registratienr.: | 4944988 |
| Advies afdeling(en): | Bd. reg. Ruimtelijk Beheer |
| BVO (s)nee | 15-03-15 |
| Behandeling in B en W: | (uiterlijk) |
| Behandeling in raad/cie: | |
| Afgeven voor: | 04-05-15 |

Het dagelijks bestuur van de Omgevingsdienst Groningen, namens deze:

De heer G.J.J. Nieuwe Weme,
Directeur Omgevingsdienst Groningen.



Bundelt kennis & ervaring



Begroting
2016

Versie : 17 maart 2015

Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| Inhoudsopgave | 1 |
| 1. Aanbieding | 2 |
| 1.1 Inleiding | 2 |
| 1.2 Samenvatting van de structurele lasten en baten van de Omgevingsdienst Groningen | 4 |
| 1.3 Ontwikkelingen | 6 |
| 2. Programma | 12 |
| 2.1 Wat willen we bereiken? | 12 |
| 2.2 Wat gaan we daarvoor doen? | 13 |
| 3. Financiële begroting 2016-2018 | 17 |
| 3.1 Uitgangspunten begroting 2016 en meerjarenbegroting | 17 |
| 3.2 Financiële meerjarenbegroting | 20 |
| 3.3 Toelichting verschillen begroting 2015 en 2016 op hoofdonderdelen | 20 |
| 3.4 Toelichting begroting 2016 en meerjarenbegroting | 23 |
| 4. Paragrafen | 28 |
| 4.1 Inleiding | 28 |
| 4.2 Weerstandsvermogen | 28 |
| 4.3 Onderhoud kapitaalgoederen | 30 |
| 4.4 Financiering | 30 |
| 4.5 Bedrijfsvoering | 31 |
| 5. BIJLAGEN | 34 |
| 5.1 Toelichting op de risico's | 34 |
| 5.2 Staat van reserves en voorzieningen | 35 |
| 5.3 Staat van materiële vaste activa | 36 |
| 5.4 Basis voor opbouw kostenverdeling | 37 |
| 5.5 Overzicht Integratie uitkering overdracht VTH | 38 |

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

1. Aanbieding

1.1 Inleiding

Algemeen

Voor u ligt de begroting 2016 van de Omgevingsdienst Groningen. Deze begroting en de meerjarenbegroting is gebaseerd op de genoemde uitgangspunten in de Kadernota 2016. Het Algemeen Bestuur heeft deze op 28 november 2014 vastgesteld. Voor een volledig overzicht van de genoemde uitgangspunten verwijzen wij u in deze begroting naar hoofdstuk 3 (blz.17). Voor het opstellen van de begroting 2016 is ook gebruik gemaakt van de begroting 2015 en de actuele financiële gegevens van het boekjaar 2014. De actuele gegevens 2014 geven aanleiding om de berekening van de begrote loonsom 2016 te baseren op de werkelijke loonsommen 2015 verhoogd met de index van 2%. De uitgangspunten voor de indexering zijn opgenomen in de Kadernota 2016. De indexering voor 2016 is gebaseerd op de indexcijfers van het jaar 2014 (t-2).

De gehanteerde indexen zijn:

- voor de loonsommen: Index prijs overheidsconsumptie beloning werknemers: 2%
- voor de overige kosten: Index prijs overheidsconsumptie netto materieel (IMOC): 1,75%.

Producten en Diensten Catalogus.

Eén van de uitgangspunten uit de Kadernota 2016 is dat de begroting 2016 gebaseerd zal worden op de producten en diensten catalogus (PDC). Deze kunnen bestaan uit Standaardproducten (vaste prijs) en uit Maatwerkproducten (variabele prijs). De PDC wordt in de loop van 2015 ontwikkeld. De PDC wordt de basis waarop de DVO' s en de hieraan gekoppelde deelnemersbijdrage worden vastgesteld. De huidige DVO' s lopen 1 november 2016 af.

Tot en met 2015 is de deelnemersbijdrage gebaseerd op de input financiering. Eind 2015 zijn er besprekingen met de opdrachtgevers over de nieuw af te sluiten DVO' s. Als de integrale PDC medio 2015 gereed is, wordt deze gebruikt voor het vaststellen van de DVO' s 2016. Deze voorliggende begroting is vooralsnog gebaseerd op de afgesproken methodiek in het bedrijfsplan 2012: Personeelskosten primair proces op basis van de ingebrachte loonkosten (formatieomvang én inschaling) + Incidentele kosten en overige structurele kosten op basis van de ingebrachte formatie zoals opgenomen in de ontwerpbegroting 2013/2014.

Aanpassing begrote loonsom 2016

Eén van de uitgangspunten voor het opstellen van de begrotingen 2013/2014 en 2015 is geweest om de loonsommen per schaal te berekenen met het maximale aantal periodieken minus 3 % (methodiek van de Provincie). Dit uitgangspunt is getoetst aan de werkelijke inschaling 2014/2015 van de medewerkers. Hieruit blijkt dat in 2016 ca. 85 % van de medewerkers op het maximum aantal periodieken ingeschaald zal zijn. Het is daarom niet langer verantwoord dit uitgangspunt toe te passen. Ook zijn bij de definitieve plaatsing van de medewerkers in 2013 een aantal medewerkers van de deelnemers in een hogere schaal geplaatst dan waarvan in de ontwerpbegroting 2013/2014 is uitgegaan. Om tot een realistische begroting 2016 te komen zijn de loonsommen 2016 gebaseerd op de werkelijke loonsommen 2015 verhoogd met de afgesproken prijsindex van 2%. Door deze nieuwe berekening stijgt de totale loonsom met ca. € 260.000 ten opzichte van de begroting 2015.

Efficiency taakstelling 10% op de ingebrachte taken 2013.

In februari 2013 heeft de stuurgroep RUD Groningen besloten vanaf 2016 een efficiency taakstelling van 10% door te voeren. Dit besluit is opgenomen in de ontwerpbegroting 2013/2014.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

Deze taakstelling is berekend over de begrote loonsom 2014 van het primaire proces. Deze loonsom bedraagt € 9.485.000 zodat de efficiency taakstelling uitkomt op € 948.500.

Extra taken

1. Maatwerkcontracten.

De Omgevingsdienst Groningen voert op verzoek van de deelnemers extra taken uit. Deze zijn dus niet in de DVO 's opgenomen. De basis voor facturering is het aantal werkelijke bestede uren. Deze baten zijn in de begroting 2016 en meerjarenbegroting verantwoord. Tegenover de baten (€ 30.000) staan echter ook lasten (€ 30.000).

2. Externe veiligheid/BRZO.

De Omgevingsdienst Groningen neemt deel aan het landelijk project Impuls Omgevingsveiligheid. Dit landelijk project bestaat uit een aantal deelprojecten voor de periode 2015-2018.

De Omgevingsdienst neemt deel aan twee deelprojecten; te weten BRZO- Omgevingsdiensten en BRZO- Externe Veiligheid. De verantwoordelijkheid voor deze projecten ligt respectievelijk bij de provincie Groningen en de provincie Zuid Holland.

De Omgevingsdienst Groningen ontvangt voor de BRZO- Omgevingsdiensten € 190.000 en voor de BRZO- Externe Veiligheid € 220.000. In de begroting 2016 en de meerjarenbegroting is totaal € 410.000 zowel onder de baten als onder de lasten opgenomen.

3. Aardbevingen.

De Omgevingsdienst Groningen kan de deelnemers door de beschikking over specialistische kennis, adviseren over de gevolgen van aardbevingen op boven- en ondergrondse infrastructuur. De gevolgen van aardbevingen zijn daarnaast van invloed op onze coördinerende rol als BRZO-RUD voor Noord-Nederland.

De Omgevingsdienst Groningen kan de colleges adviseren op de volgende gebieden:

1. Het toetsen van kwantitatieve risicoanalyses (QRA's) van bedrijven/inrichtingen die vallen onder de Besluit Risico Zware Ongevallen (BRZO) en/of Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI);
2. Het herberekenen van risicocontouren op basis van de QRA's op het vlak van Externe Veiligheid en advisering over de eventuele planologische gevolgen;
3. Het adviseren en ondersteunen op het gebied van constructieve veiligheid
4. bij haar toezichhoudende rol betreffende bestaande gebouwen, bouwwerken, inspectie en schadeherstel;
5. Het adviseren en ondersteunen bij schadeherstel of het nemen van preventieve maatregelen ter voorkoming van schade aan monumentale gebouwen.

De Omgevingsdienst Groningen kan de deelnemers naast de adviserende- ook de uitvoerende rol aanbieden. Als de deelnemers besluiten deze extra taken in te brengen bij de Omgevingsdienst Groningen dan zullen wij hiervoor een business case opstellen.

Op dit moment kunnen we geen inschatting maken over de inzet en de vergoeding. In de begroting 2016 zijn er dus geen lasten en baten voor dit onderdeel opgenomen.

4. Ondersteuningsbudget (éénmalig) energiebesparing bij bedrijven.

Om gemeenten te ondersteunen in hun bijdrage aan de doelstellingen uit het Energie akkoord heeft de VNG in maart 2014 een Ondersteuningsprogramma Energie vastgesteld. Het gaat o.a. om het stimuleren en ondersteunen van gemeenten met als doel energiebesparing bij bedrijven een hogere prioriteit te geven. Hiervoor heeft de VNG bij het Ministerie van Infrastructuur 3 miljoen euro subsidie voor de periode 2014-2016 aangevraagd. De 3 miljoen euro is met behulp van een verdeelsleutel verdeeld over de Omgevingsdiensten. De aanvraag moet voor 1 april 2015 ingediend te zijn.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

De Omgevingsdienst Groningen kan na goedkeuring van het projectplan € 162.236 subsidie ontvangen. Vooralsnog is deze post niet opgenomen in de begroting.

5. Inbreng nieuwe taken.

De Omgevingsdienst Groningen voert gesprekken met verschillende opdrachtgevers zoals de Kompanjie de gemeenten Haren, Menterwolde en Groningen, maar ook met werkorganisatie DEAL over samenwerking en of het inbrengen van structurele taken. Deze inbreng kan een beperkt aantal taken omvatten of van substantiële omvang zijn. Voor beide categorieën zijn aparte financiële spelregels opgesteld. In de begroting 2016 zijn er vooralsnog geen lasten en baten voor dit onderdeel opgenomen.

1.2 Samenvatting van de structurele lasten en baten van de Omgevingsdienst Groningen

| Begroting | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------------------|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Omgevingsdienst | Structurele lasten | € 14.411.000 | € 14.443.500 | € 14.554.500 | € 14.790.500 | € 14.655.500 |
| Algemene dekkingsmiddelen | Baten | € 14.411.000 | € 14.443.500 | € 14.554.500 | € 14.790.500 | € 14.655.500 |
| Resultaat | | € - | € - | € - | € - | € - |

De begroting 2015 betreft de primitieve begroting 2015 die door het Algemeen Bestuur in juni 2014 is vastgesteld. Hier is dus geen rekening gehouden met de eventuele begrotingswijzigingen 2015.

De begrote structurele lasten zijn per saldo € 32.500 hoger dan die in 2015.

Dit is het gevolg van:

- De per 1-1-2016 doorgevoerde 10% efficiency taakstelling. Dit geeft een lagere loonsom van het primaire proces; € 948.500 (voordeel);
- Het loslaten van het uitgangspunt dat bij de begroting 2013/2014 en 2015 is gebruikt te weten: per functieschaal aantal maximale periodieken minus 3% (methode Provincie). Een aantal medewerkers is bij de definitieve plaatsing in een hogere functieschaal terecht gekomen. Beide effecten zorgen voor hogere loonsommen van het primaire proces en de personele overhead van ca. € 264.000;
- De hogere index overheidsconsumptie beloning werknemers (2%) dan die in 2015 (1,1%): € 87.000 nadeel;
- De kosten van de ureninzet voor het uitvoeren van de maatwerkcontracten; € 30.000. Hiertegenover staan ook opbrengsten;
- De kosten van de aan de medewerkers betaalde vergoedingen voor uitlooprangen en eventuele garantietoelagen: € 163.000 nadeel. Conform de uitgangspunten in het Bedrijfsplan behouden medewerkers hun recht op deze vergoedingen. De kosten hiervan komen voor rekening van de deelnemers die deze medewerkers overdraagt;
- Lagere personele kosten. Deze kosten zijn vanaf 2016 berekend over de loonsommen (primair proces+ personele overhead) verhoogd met de indexering en verlaagd met de 10% efficiencytaakstelling. Voordeel van: € 27.000.
- De materiële kosten en materiele overhead per saldo een nadeel van: € 54.000. Dit is grotendeels het gevolg van de uitbreiding van het aantal werkplekken en hogere algemene kosten. De algemene kosten zijn op basis van de werkelijke kosten 2014 verhoogd;
- De voor 2016 opgenomen projectkosten voor BRZO- Omgevingsdiensten en BRZO Externe veiligheid: € 410.000 nadeel. Hiertegenover staan ook opbrengsten.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

De structurele baten in 2016 zijn per saldo € 32.500 hoger dan in 2015.

Dit is het gevolg van:

- De lagere deelnemersbijdragen van per saldo € 570.500 door:
 - ❖ De 10% efficiency taakstelling op de ingebrachte taken 2013 in de begroting verwerkt.
Hierdoor lagere deelnemersbijdragen: € 948.500 (voordeel);
 - ❖ In de begroting zijn correcties op de loonsom doorgevoerd: € 264.000 (nadeel);
 - ❖ Een hogere indexering in 2016 dan die in 2015: € 87.000 (nadeel);
 - ❖ Hogere kosten voor personele- en materiele overhead: € 27.000 (nadeel).
- De maatwerkcontracten. Deze zijn begroot op het niveau van de jaarrekening. In de begroting 2015 is deze post niet opgenomen: € 30.000 voordeel. Hiertegenover staan ook kosten;
- De Omgevingsdienst Groningen brengt de kosten in rekening bij een aantal deelnemers die medewerkers hebben overgedragen die recht hebben op uitloprangen en garantie toelagen; € 163.000 (voordeel). Hiertegenover staan echter ook kosten;
- De bijdragen voor de BRZO-Omgevingsdiensten en BRZO- Externe Veiligheid. Vanaf 2015 t/m 2018 ontvangt de Omgevingsdienst Groningen jaarlijks een bedrag voor de dekking van de projectkosten BRZO. Bij het opstellen van de begroting 2015 waren deze gegevens nog niet beschikbaar. Voordeel: € 410.000. Hiertegenover staan ook kosten.

In de begroting 2016 is geen sprake van een begroot resultaat.

In paragraaf 1.4 kunt u meer detail informatie lezen over de hierboven genoemde afwijkingen.

Schema van de voor- en nadelen.

| Omschrijving | voordeel | nadeel | saldo voordeel | saldo nadeel | saldo |
|---|------------------|------------------|-------------------|-----------------|----------|
| 10 % Efficiency taakstelling | 948.500 | | | | |
| loslaten uitgangspunt max. periodieken minus 3% | | 264.000 | | | |
| hogere indexering | | 87.000 | | | |
| sub totaal | 948.500 | 351.000 | 597.500 | | |
| maatwerkcontracten | 30.000 | 30.000 | | | |
| toelagen medewerkers | 163.000 | 163.000 | | | |
| BRZO- Omgevingsdienst | 190.000 | 190.000 | | | |
| BRZO- Externe veiligheid | 220.000 | 220.000 | | | |
| sub totaal | 603.000 | 603.000 | | | |
| personele kosten | 27.000 | | | | |
| materiele kosten en materiele overhead | | 54.000 | | | |
| sub totaal | 27.000 | 54.000 | | 27.000 | |
| deelnemers bijdrage | | 570.500 | | | |
| sub totaal | | 570.500 | | 570.500 | |
| | 1.578.500 | 1.076.000 | 597.500 | 597.500 | 0 |

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

1.3 Ontwikkelingen

1. Leefomgevingsysteem (LOS)

1.1. Aanbesteding

Bedrag van de inschrijving Stadsbeheer € 3.115.770

Te investeren bedrag applicatie LOS systeem: € 808.522

Kosten voor onderhoud en beheer (periode van 8 jaar); € 2.307.248.

Om in 2016 de 10% efficiëncytaakstelling te realiseren en de kwaliteit van de producten te garanderen zal uniformering van de informatiehuishouding een randvoorwaarde zijn. De Omgevingsdienst Groningen gaat in 2015 samen met de RUD Drenthe een LOS systeem aanschaffen en inrichten. In 2014 is het aanbestedingsbedrag, voor de aanschaf van de applicatie en de onderhoud en beheerkosten, vastgesteld op € 3.640.000. Het Algemeen bestuur heeft ingestemd met dit bedrag. De aanbestedingsprocedure is in december van start gegaan. De bedrijven die zich hebben ingeschreven zijn Genetics, Green Valley, Roxit en Stadsbeheer. Begin 2015 staat in het teken van het beoordelen van de inschrijvingen. Een speciaal hiervoor ingerichte beoordelingscommissie en het programmteam beoordelen de inschrijvingen. In de maanden januari en februari 2015 presenteerden de ingeschreven bedrijven zich in workshops en interviews. Dit gebeurt onder leiding van het programmanagement met medewerking van de beoordelingscommissie. De beoordelingscommissie bestaat uit managers én medewerkers. Verder is er op gelet dat de verschillende disciplines/afdelingen van zowel de RUD-Drenthe als de Omgevingsdienst Groningen evenwichtig zijn vertegenwoordigd. De inschrijving is gegund aan Stadsbeheer. Het inschrijvingsbedrag bedraagt € 3.115.770. In april is bekend welke leverancier het LOS systeem levert en het beheer en onderhoud verzorgt. Dan zullen ook de kosten voor de aanschaf van het LOS systeem en de kosten voor het beheer en onderhoud bekend zijn. De implementatie van het LOS systeem zal door externen en eigen medewerkers van de Omgevingsdienst en RUD Drenthe gebeuren. De inzet van de eigen medewerkers maakt geen deel uit van de implementatie kosten. De kosten zijn dus voor rekening van de Omgevingsdienst Groningen en de RUD Drenthe. Een belangrijk rol vervult de programmamanager die de diverse planningen bewaakt en na overleg met de stuurgroep ingrijpt bij dreigende overschrijdingen van de in de planning genoemde data en middelen.

De verdeling van het investeringsbedrag van het LOS- systeem, de kosten voor beheer en onderhoud en de implementatiekosten (externen) worden als volgt verdeeld: 56% Omgevingsdienst Groningen en 44% RUD Drenthe.

Dit betekent voor de Omgevingsdienst Groningen:

Te investeren bedrag: € 452.772; Kosten beheer en onderhoud: € 1.292.059 .

Totaal: € 1.744.831 voor een periode van acht jaar.

In de onderstaande tabel staan voor de Omgevingsdienst Groningen de kosten en de dekkingsmiddelen van het LOS systeem.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

| Jaar | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Totaal |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Aanschaf LOS systeem | 56.597 | 56.597 | 56.597 | 56.597 | 56.597 | 56.597 | 56.597 | 56.597 | 452.772 |
| Beheer en onderhoud | 0 | 191.388 | 189.484 | 186.852 | 181.084 | 181.084 | 181.084 | 181.084 | 1.292.059 |
| Begrote lasten | 56.597 | 247.984 | 246.081 | 243.448 | 237.680 | 237.680 | 237.680 | 237.680 | 1.744.831 |
| Structureel in begroting | 346.000 | 354.000 | 363.000 | 372.000 | 372.000 | 372.000 | 372.000 | 372.000 | 2.923.000 |
| Ruimte | 289.403 | 106.016 | 118.922 | 128.561 | 134.320 | 134.320 | 134.320 | 134.320 | 1.178.183 |
| Projectkosten implementatie LOS systeem | 87.500 | 87.500 | 87.500 | 87.500 | 87.500 | 87.500 | 87.500 | 87.500 | 700.000 |
| Applicatie beheer | 65.000 | 65.000 | 65.000 | 65.000 | 65.000 | 65.000 | 65.000 | 65.000 | 520.000 |
| Begrote projectkosten | 152.500 | 152.500 | 152.500 | 152.500 | 152.500 | 152.500 | 152.500 | 152.500 | 1.220.000 |
| Beschikbare middelen | 155.874 | 155.874 | 155.874 | 155.874 | 155.874 | 155.874 | 155.874 | 155.874 | 1.246.990 |
| Ruimte | 3.374 | 3.374 | 3.374 | 3.374 | 3.374 | 3.374 | 3.374 | 3.374 | 28.980 |
| Begrote lasten en projectkosten | 209.097 | 400.484 | 398.580 | 395.948 | 390.180 | 390.180 | 390.180 | 390.180 | 2.964.831 |
| Totaal beschikbaar | 501.874 | 509.874 | 518.874 | 527.874 | 527.874 | 527.874 | 527.874 | 527.874 | 4.189.990 |
| Totale ruimte | 292.777 | 109.389 | 120.553 | 131.925 | 137.993 | 137.993 | 137.993 | 137.993 | 1.208.183 |

De tabel is een momentopname. Het inschrijvingsbedrag voor de aanschaf en het beheer en onderhoud van het LOS systeem staan vast. De onzekere factoren zijn de begrote projectkosten voor de implementatie van het LOS systeem (€700.000) en het applicatiebeheer van het LOS systeem (€ 520.000). Beide bedragen zijn met de kennis van nu geraamd.

Nu kan begonnen worden met het opstellen van het implementatieplan en de hieraan gerelateerde kosten. Dan zal blijken of de opgenomen bedragen toereikend.

Verder dient rekening te worden gehouden met eventuele kosten die niet konden worden voorzien. Al gaande het implementatie traject kunnen zich kansen voordoen. Het beoordelen van zo'n kans vergt extra tijd en geld.

De ruimte van € 1.205.000 is nodig voor het aansluiten van diverse applicaties zoals GEO-milieu, GIS, tijdschrijfsysteem en het beheren hiervan. Verder is de door ontwikkeling van het mobiel handhaven nog niet meegenomen.

| Beschikbare middelen | Jaarrekening 2013 | Jaarrekening 2014 | Totaal |
|--|-------------------|-------------------|------------------|
| Niet bestede deel v.d. deelnemersbijdrage in de eenmalige kosten | 552.930 | -199.000 | 353.930 |
| Bestemmingsreserve eenmalige projectkosten | 599.060 | 294.000 | 893.060 |
| Totaal | 1.154.003 | 97.014 | 1.246.990 |

1.2 Leefomgevingsysteem operationeel

In 2016 is het eigen VTH/DMS, het Leefomgevingsysteem (LOS) operationeel. Dit betekent:

- Stroomlijning/ afstemming met de front-office van de deelnemers waardoor de dienstverlening aan de voorkant, bij onderhandenwerk en aan de achterkant door de Omgevingsdienst optimaal is (verzending post voor alle deelnemers);
- Volledige digitale archivering volgens het substitutieprincipe voor de deelnemers, die de Omgevingsdienst Groningen daartoe hebben gemandateerd;
- Stroomlijning bedrijfsprocessen van de Omgevingsdienst Groningen met een gunstig effect op de efficiency van de deelnemers (vooral lagere kosten voor de front-office, postkamer, licenties en archivering) én de kwaliteit van de producten en diensten.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

2. Producten en Diensten Catalogus (PDC).

De afronding van de PDC staat gepland voor oktober 2015. De PDC is dan een belangrijk hulpmiddel bij het opstellen van de DVO' s 2016. De PDC bestaat uit een kwalitatieve beschrijving van de te leveren producten aan de opdrachtgevers. Verder worden er kentallen voor ingebrachte taken vastgesteld. Deze kentallen worden gebruikt om de kostprijs per taak, inrichting, product of dienst te berekenen. De uitvoering van de gevraagde taken, producten en diensten gebeurt voor alle deelnemers uniform. Dit geldt ook voor het doorberekenen van de kosten. In de toekomst kan het er ook toe leiden dat de begroting opgesteld wordt op basis van een kental per inrichting. In de DVO' s 2016 zal dus zichtbaar zijn welke opdrachtgevers op, onder of boven de in 2013 ingebrachte taken zitten.

Door de invoering van de PDC zal de verantwoording zich verder door ontwikkelen, zodat er steeds meer een verbinding komt tussen de door de bevoegde gezagen gestelde beleidsdoelen en de door de Omgevingsdienst Groningen uitgevoerde taken.

Een doel van het samenvoegen van de capaciteit van de deelnemers op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving is dat het leidt tot een robuuste uitvoeringsorganisatie. Deze robuuste organisatie stelt zich tot doel om – ten opzichte van de huidige situatie – meer kwaliteit te leveren tegen minder kosten.

Per 1 januari 2014 is gestart met een tijdsregistratiesysteem voor de uitvoerende afdelingen.

De gegevens uit dit systeem gaan ons meer inzicht geven in de verhouding tussen de uit te voeren taken voor de deelnemers (DVO' s) en de benodigde personele capaciteit.

Aan het einde van 2014 is gestart met deze inventarisatie. Naar verwacht is in de loop van 2015 de inventarisatie afgerond. Dit geeft inzicht in de ontwikkeling van kentallen.

De begroting 2016 en de meerjarenbegroting worden opgesteld in de maand januari. De uitkomsten van verschillen tussen de DVO' s en de benodigde capaciteit zijn dus nog niet in de begroting 2016 meegenomen.

3. Personeel

Op advies van de plaatsingscommissie zijn de medewerkers geplaatst. De werkelijke inschaling van ongeveer een derde van de medewerkers is hoger dan zoals die is opgenomen in het Bedrijfsplan. Het betreft hier een structureel effect. De totale loonsom wordt hierdoor de komende jaren hoger dan voorzien. Dit effect is verwerkt in de begrote loonsom 2016.

4. Overdracht bevoegd gezag VTH Inrichtingen.

Per 1 januari 2014 is het bevoegd gezag op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving van een aantal provinciale inrichtingen overgedragen van de provincie naar de gemeenten. De Omgevingsdienst Groningen voert de taken die zij voorheen voor de provincie uitvoerde nu uit voor de gemeenten. Financieel leidt deze overdracht tot een herverdeling tussen het Provinciefonds en het Gemeentefonds. Dit betekent een verlaging van de bijdrage van Provincie met ca. € 2.500.000, dit loopt op naar € 2.900.000 in 2018.

De gemeenten ontvangen vanaf 2014 via het Gemeentefonds een integratie-uitkering in verband met deze herverdeling.

In bijlage 7.3 van de decembercirculaire 2013 is een overzicht opgenomen van de integratie-uitkering die elke gemeente vanaf 2014 ontvangt in verband met deze overdracht (samenvattend overzicht opgenomen als bijlage 5.5).

In het kostenverdelingsmodel is deze herverdeling in een aparte kolom opgenomen, zodat het effect per deelnemer zichtbaar wordt. De methodiek van de kostenverdeling 2016 is, conform het door het Algemeen Bestuur genomen besluit, gebaseerd op die van de begroting 2013/2014.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

In de decembercirculaire 2013 is vermeld dat het Gemeentefonds de mogelijkheden onderzoekt om de integratieuitkering onder te brengen in de algemene uitkering. De uitkomst van deze verkenning zou opgenomen worden in de meicirculaire 2014.

In de meicirculaire 2014 staat dat de uitkomst van het onderzoek is dat de bedragen niet aansluiten bij die van de integratie uitkering. Het Gemeentefonds handhaaft daarom de verdeling die staat in de decembercirculaire 2013 en keert de bedragen vanaf 2015 als decentralisatie uitkering uit. Het Gemeentefonds zal zich de komende jaren beraden op welke manier de overgang naar de algemene uitkering kan worden geregeld. Verder blijkt uit de meicirculaire dat het bedrag van ca. € 2.500.000 ook geldt voor het jaar 2016.

Waarschijnlijk zal er in 2016 een omgekeerde beweging plaatsvinden voor de BRZO bedrijven die van de bevoegde gezagen (gemeenten) over zullen gaan naar het bevoegd gezag van de Provincie. Deze verschuiving zal opgenomen worden in de nieuwe VTH wet.

5. Wetsvoorstel Wet modernisering Vennootschapsbelastingplicht (Vpb) overheidsondernemingen.

Het doel van de modernisering is concurrentievervalsingen tussen private ondernemingen en ondernemingen die – direct of indirect – worden gedreven door bijvoorbeeld de Staat of een gemeente, zoveel mogelijk weg te nemen. Het streven is om het voorstel met ingang van 1 januari 2016 in werking te laten treden. Overheidsondernemingen en de Belastingdienst kunnen zich in 2015 hierop voorbereiden. De Europese Commissie heeft een verzoek ingediend om een gelijk speelveld te creëren tussen private ondernemingen en overheidsondernemingen en zodoende Staatssteun te voorkomen. Het gevolg van dit verzoek is dat de overheidsondernemingen die concurreren met private ondernemingen vanaf 2016 vallen onder de Vpb.

Het wetsvoorstel regelt dat overheidsondernemingen vennootschapsbelasting moeten afdragen, tenzij ze gebruik kunnen maken van een vrijstelling. De Vpb-plicht gaat gelden als overheden met een activiteit een onderneming drijven. Dat is een verandering ten opzichte van de huidige situatie, waarin het uitgangspunt is dat overheidsondernemingen in principe niet vennootschapsbelastingplichtig zijn. Nu zijn overheidsondernemingen alleen in specifieke gevallen belastingplichtig.

Het wetsvoorstel zal naar verwachting in het 1^e kwartaal 2015 in de Eerste Kamer ter besluitvorming worden voorgelegd. In de loop van 2015 zal de Omgevingsdienst Groningen samen met een externe deskundige de impact van dit wetsvoorstel inventariseren.

6. Efficiencytaakstelling.

De 10% efficiencytaakstelling op de in 2013 ingebrachte taken is in de begroting 2016 en de meerjarenbegroting 2017–2019 verwerkt. Door deze 10% efficiencytaakstelling neemt het aantal fte's met 15 af. De bezetting van het primaire proces wordt dan in 2016 :130,7 fte 's (was 145,7 fte's). De inzet is om de Omgevingsdienst Groningen zo efficiënt mogelijk in te richten, zodat de latende organisaties ook efficiënter kunnen werken.

7. Nieuwe wet en regelgeving

Dit onderwerp is uitvoerig in de Kadernota 2016 beschreven. Hieronder is het onderwerp in een verkorte versie opgenomen.

In 2016 en de volgende jaren komt er een behoorlijk aantal wijzigingen in de wet- en regelgeving met grote impact op de uitvoering van de VTH-werkzaamheden bij zowel de Omgevingsdienst Groningen als bij de opdrachtgevers. Het anticiperen op deze wijzigingen is essentieel om tijdig te kunnen bepalen welke acties nodig zijn voor een goede implementatie en een duidelijke de rolverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

7.1 Wijzigingen met een grote invloed op de uitvoering in 2016

1. Bouw – en brandveiligheidsregels. Het bouwbesluit 2012 wijzigt in 2014. De wijzigingen zijn een uitbreiding van het vergunning vrij bouwen en de brandveiligheidsregels voor de technische ruimte van de agrarische bedrijven die dieren huisvesten (bio-industrie). Dit betekent een lagere personele inzet bij de vergunningverlening en een hoger personele inzet bij de afdeling toezicht en handhaving.
2. Vierde tranche Activiteitenbesluit treedt naar verwachting medio 2015 in werking. Dit betekent dat enkele tientallen bedrijven van vergunningsplicht overgaan naar algemene regels. Van vergunningplicht naar algemene regels houdt in dat deze activiteiten deels wel onder een Omgevingsvergunning beperkte milieutoets (OBM) procedure vallen.
3. Natuurwetgeving. De nieuwe Wet Natuur zal naar verwachting in 2015 van kracht zijn. Het is een samenvoeging van de al de bestaande Flora- en Faunawet, de Natuurbeschermingswet en de Boswet.
4. Afvalstoffenrecht. De wijzigingsvoorstellen in 2015 hebben vooral een impact op de afvalbranche.
5. Koelinstallaties. Vanaf 2015 zijn hiervoor nieuwe en strengere voorschriften. Een sanering voor milieubezwarende koelmiddelen. Het betreft enkele tientallen bedrijven. Aandachtspunten hierbij zijn goede communicatie, het hergebruik van verboden koelmiddelen voorkomen, ketentoezicht. De effecten van deze veranderde wet- en regelgeving worden in de DVO-besprekingen, in de tweede helft van 2015, meegenomen.

7.2 Wijzigingen met een grote invloed op de uitvoering na 2016

Omgevingswet

De Omgevingswet heeft een enorme invloed op alle regelgeving op het gebied van de fysieke leefomgeving. Volgens de huidige planning is deze wet in 2018 operationeel.

Deze Omgevingswet vervangt uiteindelijk de Wabo. In de Omgevingswet worden 26 wetten, 4700 artikelen, 120 algemene maatregelen van bestuur (AMvB) en 120 regelingen omgezet naar een integraal systeem van één wet met 349 artikelen, vier AMvB's en waarschijnlijk tien ministeriele regelingen. De aan de Omgevingswet gerelateerde wijzigingen zullen de uitvoerende werkzaamheden van de Omgevingsdienst Groningen beïnvloeden.

Op dit moment is het nog niet mogelijk om deze effecten te kwantificeren. In de periode 2015-2017 zullen er voorbereidingen moeten worden getroffen voor het operationeel maken van de uitvoering van de Omgevingswet in 2018. Dan wordt ook de impact op de uitvoering inzichtelijk.

7.3 Wetsvoorstel VTH

Een commissie onder leiding van Aleid Wolfsen heeft een rapport 'Vertrouwen, Tempo en Helderheid' gepresenteerd. Deze commissie concludeert dat de Provincies het bevoegd gezag moeten krijgen voor alle bedrijven met een risico op zware ongevallen, de zogenaamde BRZO-bedrijven. Nu vallen de meeste van deze bedrijven onder de verantwoordelijkheid van de provincie en een deel onder die van de gemeente. Dat zorgt voor onduidelijkheid.

De commissie heeft in opdracht van de VNG dit onderzoek gedaan naar de Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD's) en het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (vth).

De commissie constateert dat er in het vth-stelsel tijdelijke en structurele knelpunten zijn. Het veld komt met een oplossing voor de tijdelijke knelpunten, zoals de transitiekosten, de inbreng van taken bij de Omgevingsdiensten, het kwaliteitsverschil en verschil in werkprocessen. Gemeenten maken tempo om problemen op te lossen. Ingrijpen in het stelsel is daarvoor niet nodig. De structurele knelpunten, zoals overlappende bestuurlijke verantwoordelijkheden, kunnen worden weggenomen met betere werkafspraken. Alleen voor BRZO-taken is volgens de commissie een aanpassing nodig vanwege de ongewenste dubbelrol van de provincies, de maatschappelijke urgentie en de zorgen die er rond BRZO-bedrijven zijn.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

Het wetsvoorstel VTH is op een aantal punten aangepast. Het is niet wenselijk om uniforme kwaliteitscriteria, de organisatievorm van de Omgevingsdiensten, overleggrema en informatieverplichtingen tot in detail vast te leggen in de wet. Daarmee zou namelijk in feite niet langer sprake zijn van verlengd lokaal bestuur. Bepalingen over kwaliteit, organisatievorm en informatie moeten beperkt blijven tot de BRZO-taken.

Momenteel zijn IPO en VNG bezig met het ontwikkelen van een model verordening voor kwaliteit van de uitvoering van VTH taken. Het is de bedoeling dat elke gemeente en provincie deze in 2015 gaan vaststellen. Ook wordt in beeld gebracht wat de mogelijke consequenties zijn van de verschuiving van BRZO taken van gemeenten naar provincies.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

2. Programma

2.1 Wat willen we bereiken?

De Omgevingsdienst Groningen is opgericht om een betere kwaliteit en robuustheid van de VTH-taken te bieden door bundeling van kennis en expertise. Dit leidt tot betere producten en uiteindelijk tot een betere bescherming van de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen en voor wat betreft de BRZO in Noord Nederland.

Het samenbrengen van provinciale en gemeentelijke uitvoeringstaken is een logische stap in de (landelijke) ontwikkeling om te komen tot professionele en deskundige regionale uitvoeringsorganisaties.

Alle partijen brachten het basistakenpakket op het gebied van milieu in en een aantal gemeenten ook WABO(+)-taken. De Omgevingsdienst Groningen voert in opdracht van de gemeenten en de provincie deze taken uit, waarbij de opdrachtgevers het aanspreekpunt blijven voor burgers en bedrijven. De gemeenten en de provincie zijn gezamenlijk eigenaar van de Omgevingsdienst Groningen en sturen de organisatie samen aan.

De ambitie van de gezamenlijke uitvoering van taken is het bundelen van kennis en ervaring, waarmee de kwaliteit van uitvoering van genoemde taken verbetert.

De verbetering van de kwaliteit is vertaald in de volgende doelstellingen:

1. Voldoen aan de landelijk gestelde kwaliteitscriteria eind 2014;
2. Bundeling van specialisme en daardoor beter op de hoogte zijn van ontwikkelingen en jurisprudentie eind 2014;
3. Het creëren van een robuuste organisatie door adequate invulling van vacatures (vast en tijdelijke personeel), waarmee de organisatie minder kwetsbaar is eind 2014;
4. Een meer eenduidige uitvoering in de provincie;
5. Verbetering van efficiency van de uitvoering in de zin van meer productie én kwaliteit voor hetzelfde geld of dezelfde productie voor minder geld door:
 - a. sturing op capaciteitsinzet en productie;
 - b. minder inhuur externen door bundeling specialismen en schaalgroottes intern (eind 2014);
- c. standaardisatie van soortgelijke producten in een Producten- en dienstencatalogus (in de loop van 2015);
- d. slimmere werkprocessen door inzet van een uniform informatiehuishoudingssysteem (in de loop van 2015 operationeel);
- e. kwaliteitsbeheer door leveren van standaarden en uniformiteit aan de hand van de vraag van opdrachtgevers, maatschappij en veranderende wet en regelgeving (2015 en 2016);
- f. het beperken van ondersteuning door betere en meer gerichte inzet van ondersteuning die aansluit bij de ontwikkelingen.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

2.2 Wat gaan we daarvoor doen?

Wat hebben we al gedaan?

Op 1 november 2013 is de Omgevingsdienst Groningen gestart. Vanuit de 24 organisaties die in de GR zijn vertegenwoordigd, zijn taken en veelal ook mensen overgekomen. In 2014 hebben directie, management en medewerkers zich gericht om werkzaamheden op elkaar af te stemmen en te bundelen, mensen effectief en efficiënt te laten samenwerken en de afstemming met de opdrachtgevers zo optimaal mogelijk te laten functioneren. De organisatie was in een opstartfase, wat betekent dat er allerlei aspecten ingeregeld moesten worden, om goed te functioneren. Vanuit de 24 Dienstverleningsovereenkomsten is een uitvoeringsprogramma (UVP) gemaakt. Deze is erop gericht dat er volgens een bepaalde uniforme manier van uitvoering wordt gewerkt. In 2015 ontwikkelt de Omgevingsdienst een Producten en dienstencatalogus zodat opdrachtgevers en Omgevingsdienst in het najaar 2015 duidelijke afspraken kunnen maken over het uitvoeringsprogramma van 2016.

In 2015 start de implementatie van VTH/DMS (het Leefomgevingsstelsel). Als alles volgens planning verloopt werkt de Omgevingsdienst Groningen vanaf 1 januari 2016 met het nieuwe VTH/ DMS-systeem (LOS). De medewerkers van de Omgevingsdienst verrichten dan hun werkzaamheden op een uniforme manier in een uniform informatiehuishoudingsstelsel. Dit zal een gunstig effect hebben op de efficiency en de kwaliteit. Deze verbetering van de efficiency is nodig om te kunnen voldoen aan de opgelegde 10% efficiencytaakstelling. De taakstelling is in de begroting 2016 en de meerjarenbegroting verwerkt.

Veel energie is er gestoken in de ontwikkeling van medewerkers. Dit niet alleen om samenwerking op de werkvloer te bevorderen maar ook om als organisatie (en als individu daarbinnen) te kunnen voldoen aan de kwaliteitscriteria. De ontwikkeling van medewerkers loopt door in 2015.

Wat gaan we in 2016 doen?

Het Bedrijfsplan dd. 2012 is gebaseerd op een inventarisatie van gegevens uit de daaraan voorafgaande jaren. In 2016 ziet de wereld van de Omgevingsdienst Groningen er anders uit door de nieuwe wet- en regelgeving, het Energieakkoord, BRZO en bijvoorbeeld de ontwikkelingen in het dossier Aardbevingen. Daarnaast is de verwachting dat een aantal deelnemers nieuwe taken inbrengt. Al deze ontwikkelingen leiden tot een uitbreiding van het aantal fte's. De 10% efficiencytaakstelling blijft echter gebaseerd op de in 2013 ingebrachte taken (fte's). Uitbreidingen daarna vallen dus buiten de 10% efficiencytaakstelling.

In het najaar van 2014 is gestart met het opstellen van de Producten- en dienstencatalogus (PDC) die als basis dient bij het opstellen van de Dienstverleningsovereenkomsten voor 2016. De PDC geeft de opdrachtgevers meer zicht op de kwaliteit, kwantiteit en de inhoud van de te leveren diensten en producten. Het uitvoeringsprogramma (UVP) 2016 wordt vanuit de 24 Dienstverleningsovereenkomsten opgesteld. Het UVP geeft informatie over de op te leveren producten en de benodigde capaciteit per afdeling. Deze gegevens worden gebruikt in de op te stellen afdelingsplannen 2016 en de begroting 2017. Vervolgens is het belangrijk de verschillen tussen de werkelijke op te leveren producten en de

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

hiervoor de ingezette capaciteit te vergelijken met de doelstellingen uit de afdelingsplannen en de begroting 2017. Deze analyses zijn dan een belangrijk onderdeel in de verantwoordingscyclus.

Kennis

De Omgevingsdienst Groningen wil in 2018 dé kennisorganisatie voor haar deelnemers zijn op het gebied van de fysieke leefomgeving. Om dit doel te bereiken werkt de Omgevingsdienst aan twee trajecten.

A. Opleiding personeel

In 2014 zijn de opleidingen per medewerker geïnventariseerd. Deze inventarisatie is de basis voor het opstellen van het opleidingsplan. Het doel hiervan is om alle medewerkers te laten voldoen aan de landelijk vastgestelde kwaliteitscriteria. Eind 2014 is het Opleidingsplan gereed en de opleidingsbehoefte bekend. De opleidingen zijn al gestart in 2014 en hebben een doorloop naar de jaren 2015 en 2016. De opleidingen zijn er in eerste prioriteit op gericht om als organisatie te voldoen aan de kwaliteitscriteria. Dit zal ook in 2015 het geval zijn. Na deze periode kan de medewerker opleidingen volgen die meer individueel gericht zijn. Om de kwaliteit te borgen is het van belang de ontwikkelingen op het gebied van de kwaliteitscriteria te volgen. Gekwalificeerd personeel is de basis voor een goede en kwalitatieve dienstverlening.

Ook zijn er extra BRZO opleidingen voor die medewerkers die hiervoor taken uitvoeren voor de drie noordelijke Omgevingsdiensten. Dekking van deze kosten uit het jaarprogramma 2016 Impuls Omgevingsveiligheid.

B. Omgevingswiki

Eind 2014 beschikt de Omgevingsdienst Groningen over de basis voor een 'Omgevingswiki'. Een 'wiki' is een dynamisch kennismanagementsysteem, dat met goed beheer (gevuld en geactualiseerd) kan dienen als instrument om in een beschermde omgeving actuele en gespecialiseerde kennis op te vragen en te delen. Hiervoor is een server gebouwd waarop een open source media wiki is gedownload, zodat medewerkers hun eigen specialistische kennis erop kunnen plaatsen maar er ook links zijn naar bestaande sites met bijvoorbeeld actuele wetsteksten en regelgeving, jurisprudentie, normen, maar ook de zelf gemaakte checklists die handig zijn in diverse vakgebieden. De ontwikkeling van deze eigen wiki sluit aan bij het kennisnet van de Omgevingsdienst.NL. Dat kennisnet maakt het binnenkort mogelijk voor medewerkers van de 29 omgevingsdiensten in Nederland om kennis en deskundigheid uit te wisselen. Verder is het mogelijk om met vakgenoten voorbeelden, best practices of belangrijke documenten uit te wisselen. Het is de bedoeling dat ook "externe" kennisleveranciers zoals RWS Leefomgeving, landelijk meldpunt afvalstoffen en het RIVM via Kennisnet relevant nieuws of ontwikkelingen gaan delen.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

2.3 Wat mag het kosten?

In de onderstaande tabel zijn de baten en lasten voor de komende jaren geraamd.

| Begroting | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------------------|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Omgevingsdienst | Structurele lasten | € 14.411.000 | € 14.443.500 | € 14.554.500 | € 14.790.500 | € 14.655.500 |
| Algemere dekkingsmiddelen | Baten | € 14.411.000 | € 14.443.500 | € 14.554.500 | € 14.790.500 | € 14.655.500 |
| Resultaat | | € - | € - | € - | € - | € - |

Toelichting

De totale begrote kosten 2016 van de Omgevingsdienst Groningen zijn gebaseerd op het eerste volledige boekjaar 2014 en de begroting 2015. In 2014 is gestart om tijd te schrijven voor de in de DVO 's vermelde taken. Deze tijdregistratie geeft veel inzicht om de benodigde personele capaciteit te kunnen berekenen. Het exact vaststellen van de benodigde capaciteit blijft moeilijk omdat de uit te voeren taken die in de DVO' s zijn opgenomen vaak niet scherp genoeg zijn gedefinieerd.

De Omgevingsdienst Groningen gaat vanaf 2016 werken met een PDC waardoor er meer uniformiteit komt bij het opstellen van de DVO' s, waardoor de benodigde capaciteit beter te berekenen is. De ontwikkeling van de PDC is een groei model.

In de begroting 2016 en de meerjarenbegroting is de 10 % efficiëncytaakstelling op de ingebrachte taken 2013 verwerkt. Door het toepassen van deze taakstelling daalt de loonsom van het primaire proces in 2016 en volgende jaren met € 948.500. Deze afname van de loonsom komt overeen met 15 fte's, zodat de totale formatie voor de uitvoerende afdelingen voor 2016 en volgende jaren uitkomt op 130,7 fte's (145,7 fte's minus 15 fte's). In de begroting 2016 en de meerjarenbegroting is gerekend met de indexeringen voor loon- en prijsstijgingen. Deze staan in de uitgangspunten van de kadernota 2016.

In 2016 worden de structurele lasten gedekt door de bijdragen van de deelnemers. Deze bijdragen zijn berekend volgens de op bladzijde 26/27 genoemde methodiek. Per 1 januari 2014 is het bevoegd gezag van een aantal VTH- inrichtingen van de provincie naar de gemeenten overgedragen. Deze verandering wordt in aparte kolom voor 2016 en de komende jaren verwerkt (zie het overzicht berekening bijdrage per deelnemer op bladzijde 31).

Eén van de uitgangspunten uit de Kadernota is dat de begroting 2016 gebaseerd zal worden op de producten en diensten catalogus (PDC). Deze kunnen bestaan uit Standaardproducten (vaste prijs) en uit Maatwerkproducten (variabele prijs). De PDC wordt de basis waarop de DVO' s en de hieraan gekoppelde deelnemers-bijdrage worden vastgesteld. De huidige DVO' s lopen 1 november 2016 af. Tot en met 2015 is de deelnemersbijdrage gebaseerd op de input financiering. Eind 2015 zijn er besprekingen met de opdrachtgevers over de nieuw af te sluiten DVO' s. Als de integrale PDC medio 2015 gereed is, wordt deze gebruikt voor het vaststellen van de DVO' s 2016.

Deze begroting is voorsnog gebaseerd op de afgesproken methodiek in het bedrijfsplan 2012:

- Personeelskosten primair proces op basis van de ingebrachte loonkosten (formatieomvang én inschaling) + Incidentele kosten;
- Overige structurele kosten op basis van de ingebrachte formatie zoals opgenomen in de ontwerpbegroting 2013/2014.

In de begroting 2016 en in de meerjarenbegroting zijn voor het eerst de baten voor de maatwerkcontracten opgenomen (€ 30.000). Nieuw is ook de opname van de projecten: BRZO- Omgevingsdiensten (€ 190.000) en BRZO- Externe veiligheid (220.000). Hiervoor is zowel bij de lasten als bij de baten in totaal € 410.000 meegenomen.

De begroting sluit op de deelnemersbijdragen.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

BRZO- Omgevingsdienst voor Noord Nederland

De Omgevingsdienst Groningen is de BRZO- Omgevingsdienst voor Noord-Nederland (Friesland, Drenthe en Groningen) en is één van de zes BRZO- Omgevingsdiensten in Nederland. We zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de vergunningverlening-, toezicht- en handhavingstaken Wabo en BRZO voor circa 60 bedrijven. Dit gaat om complexe chemiebedrijven en/of bedrijven die extra toezicht krijgen op het vlak van veiligheid. Om die reden gelden extra kwaliteitseisen aan personen en organisatie. De taken worden onder regie van de directeur van de Omgevingsdienst Groningen in samenwerking uitgevoerd door de Omgevingsdienst Groningen in Friesland, Drenthe, Groningen, de Veiligheidsregio en de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid, waarbij Rijkswaterstaat en de waterschappen een adviesrol hebben. Voor de uitvoering van de VTH-taken voor BRZO- en RIE4-inrichtingen wordt een separaat programma opgesteld. De taakuitvoering verloopt in beginsel budgetneutraal. Voor de coördinatiekosten van Groningen zijn in 2014 separate afspraken gemaakt.

Vergoedingen

Conform de uitgangspunten in het Bedrijfsplan behouden medewerkers hun recht op de vergoeding horende bij uitloprangen en eventuele garantietoelagen. De kosten hiervan komen voor rekening van de deelnemer die deze medewerkers overdraagt (en deze kosten nu ook al in de begroting heeft staan). Ook eventuele kosten die voortkomen uit de decentrale afwikkeling van de rechtspositionele pakketvergelijking per deelnemer (op basis van het lokale Sociaal statuut / Sociaal plan) komen voor rekening van de desbetreffende deelnemer. Dit bedrag is zowel onder lasten als de baten in de begroting 2016 meegenomen.

Aanpassing kostenverdeling

Per 1 januari 2014 wordt het bevoegd gezag van een aantal van de provinciale inrichtingen overgedragen van de provincie naar de gemeenten. Financieel leidt dit tot een herverdeling tussen het Provinciefonds en het Gemeentefonds. Dit betekent dat de bijdrage van Provincie met ca. € 2.500.000 wordt verlaagd, dit loopt op naar € 2.900.000 in 2018. Hiertegenover staan hogere bijdragen van de gemeenten die oplopen van € 2.500.000 naar € 2.900.000 in 2018.

Uit de meicirculaire 2014 blijkt dat het bedrag voor 2016 evenals voor 2015 ca. € 2.500.000 is.

De verschuiving is als een aparte kolom opgenomen in het kostenverdelingsmodel, zodat het effect per deelnemer zichtbaar wordt. De methodiek van de kostenverdeling 2016 is, conform het door het Algemeen Bestuur genomen besluit, gebaseerd op die van de begroting 2013/2014.

In de meicirculaire 2014 staat dat het uitgevoerde onderzoek om de integratie uitkering onder te brengen in de algemene uitkering niet het gewenste resultaat heeft opgeleverd. Het Gemeentefonds handhaaft daarom de verdeling die staat in de decembercirculaire 2013 en keert de bedragen vanaf 2015 als decentralisatie uitkering uit. Het Gemeentefonds zal zich de komende jaren beraden op welke manier de overgang naar de algemene uitkering kan worden geregeld. Verder blijkt uit de meicirculaire dat het bedrag van ca. € 2.500.000 ook geldt voor het jaar 2016.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

3. Financiële begroting 2016–2018

3.1 Uitgangspunten begroting 2016 en meerjarenbegroting

Deze uitgangspunten zijn opgenomen in de Kadernota 2016. Het Algemeen Bestuur heeft deze Kadernota vastgesteld op 28 november 2014.

- 1 De begroting zal worden gebaseerd op de producten en diensten catalogus (PDC). Deze kunnen bestaan uit Standaardproducten (vaste prijs) en uit Maatwerkproducten (variabele prijs). De PDC wordt de basis waarop de DVO's en de hieraan gekoppelde deelnemers-bijdrage worden vastgesteld. De huidige DVO's lopen 1 november 2016. Tot en met 2015 is de deelnemersbijdrage gebaseerd op de input financiering. Eind 2015 zijn er besprekingen met de opdrachtgevers over de nieuw af te sluiten DVO's. Als de integrale PDC medio 2015 gereed is, wordt deze gebruikt voor het vaststellen van de DVO's 2016. Deze voorliggende begroting is vooralsnog gebaseerd op de afgesproken methodiek in het bedrijfsplan 2012:
Personeelskosten primair proces op basis van de ingebrachte loonkosten (formatieomvang én inschaling) + Incidentele kosten en overige structurele kosten op basis van de ingebrachte formatie zoals opgenomen in de ontwerpbegroting 2013/2014;
- 2 De formatie van het primaire proces wordt voor 2016 vastgesteld op 130,7. Dat is een afname van 15 fte ten opzichte van het jaar 2015 (145,7 fte) als gevolg van de efficiency- taakstelling van 10%. De formatie van de overhead heeft een omvang van 30,0 fte's. Voor beide onderdelen is de berekening gebaseerd op de uit te voeren taken die opgenomen zijn in het Bedrijfsplan 2012;
- 3 De kosten die de provincie Groningen in rekening brengt voor het uitvoeren van de financiële-, salaris- en P&O-administratie en de ICT- ondersteuning zijn zowel in de begroting als de meerjarenbegroting opgenomen;
- 4 De Omgevingsdienst Groningen heeft qua rechtspositie gekozen voor aansluiting bij de gemeentelijke CAO (CAR-UWO) (keuze daarvoor was omdat de meeste medewerkers van de Omgevingsdienst Groningen van de gemeenten komen);
- 5 In 2016 werkt de Omgevingsdienst Groningen met een Producten en dienstencatalogus. Deze wordt gebruikt bij het opstellen van de DVO's voor 2016;
- 6 De Omgevingsdienst Groningen treedt bij haar dienstverlening op als BTW belaste ondernemer. De begroting is daarom exclusief BTW opgesteld. De diensten die worden geleverd aan de deelnemers worden belast met 21% BTW. De BTW die toeleveranciers bij de Omgevingsdienst Groningen in rekening brengen worden door de Omgevingsdienst Groningen verhaald bij de fiscus. De deelnemende gemeenten en de provincie Groningen compenseren de BTW die bij hen in rekening is gebracht;
- 7 De berekening van de loon- en prijsstijgingen voor de begroting van 2016 wordt gebaseerd op de indexcijfers van het jaar 2014 (t-2). Deze indexcijfers worden ook toegepast bij het opstellen van de meerjarenbegroting (lopende prijzen).
De gehanteerde indexen zijn:
Index prijs overheidsconsumptie beloning werknemers: 2%
Index prijs overheidsconsumptie netto materieel (IMOC): 1,75%

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

- De meerjarenraming voor 2017 en verdere jaren wordt opgesteld inclusief loon- en prijsstijgingen. Hierdoor ontstaat een meer realistische meerjarenraming;
- 8 De effecten van de in het Sociaal Statuut opgenomen afbouwregeling woon-werkverkeer zijn niet meegenomen in de begroting 2016 en de meerjarenbegroting. De kosten worden gedekt uit de niet bestede deelnemersbijdragen in de eenmalige projectkosten 2013;
 - 9 De overige kosten worden, wanneer hiervoor aanleiding is, geactualiseerd;
 - 10 De begroting sluit op de deelnemersbijdragen en de opbrengsten uit maatwerkcontracten;
 - 11 De ontvangsten voor de maatwerkcontracten van de opdrachtgevers worden op het niveau van 2014 meegenomen;
 - 12 Voor opleidingen voor het personeel wordt een regulier budget gereserveerd van 2% van de totale loonsom;
 - 13 De overige personele kosten worden begroot op 2,6 % van de totale loonsom;
 - 14 Voor onvoorzien is een stelpost opgenomen van €100.000 per jaar;
 - 15 Vanaf 2016 geldt een efficiëncytaakstelling van 10% op de in 2013 ingebrachte taken. Deze is in het meerjarenoverzicht weergegeven. In de begroting 2016 is de invulling van de efficiëncytaakstelling opgenomen;
 - 16 De Omgevingsdienst Groningen is de BRZO- Omgevingsdienst voor Noord-Nederland (Friesland, Drenthe en Groningen) en is één van de zes BRZO-Omgevingsdiensten in Nederland. We zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de vergunningverlening-, toezicht- en handhavingstaken Wabo en BRZO voor circa 60 bedrijven. Dit gaat om complexe chemiebedrijven en/of bedrijven die extra toezicht krijgen op het vlak van veiligheid. Om die reden gelden extra kwaliteitseisen aan personen en organisatie. De taken worden onder regie van de directeur van de Omgevingsdienst Groningen in samenwerking uitgevoerd door de Omgevingsdienst Groningen in Fryslân, Drenthe, Groningen, de Veiligheidsregio en de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid, waarbij Rijkswaterstaat en de waterschappen een adviesrol hebben. Voor de uitvoering van de VTH-taken voor BRZO- en RIE4-inrichtingen wordt een separaat programma opgesteld. De taakuitvoering verloopt in beginsel budgetneutraal. Voor de coördinatiekosten van Groningen zijn er in 2014 voor zowel regionaal als landelijk afspraken gemaakt;
 - 17 Conform de uitgangspunten in het Bedrijfsplan behouden medewerkers hun recht op de vergoeding horende bij uitloprangen en eventuele garantietoelagen. De kosten hiervan komen voor rekening van de deelnemer die deze medewerkers overdraagt (en deze kosten nu ook al in de begroting heeft staan). Ook eventuele kosten die voortkomen uit de decentrale afwikkeling van de rechtspositionele pakketvergelijking per deelnemer (op basis van het lokale Sociaal statuut / Sociaal plan) komen voor rekening van de desbetreffende deelnemer;
 - 18 De verwachting is dat in loop van 2015 een aantal opdrachtgevers nieuwe structurele taken zullen inbrengen. De financiële effecten hiervan zijn niet meegenomen in de begroting. Op het moment dat deze bekend zijn, zullen begrotingswijzigingen worden voorgelegd;
 - 19 Per 1 januari 2014 is het bevoegd gezag van een aantal van de provinciale inrichtingen overgedragen van de provincie naar de gemeenten. Financieel leidt dit tot een herverdeling tussen het Provinciefonds en het Gemeentefonds. Dit betekent dat de bijdrage van Provincie met ca. €2.500.000 wordt verlaagd, dit loopt op naar €2.900.000 in 2018. Hiertegenover staan hogere bijdragen van de gemeenten die oplopen van € 2.500.000 naar €2.900.000 in 2018. Wij hebben deze verschuiving in een aparte kolom opgenomen in het kostenverdelingsmodel,

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

- zodat het effect per deelnemer zichtbaar wordt. In de begroting 2016 wordt vooralsnog bedrag van ca. €2.500.000 voor het jaar 2015 meegenomen. Als het werkelijke bedrag van 2015 bekend is, wordt hiervoor een begrotingswijziging voorgelegd;
- 20 In 2014 en 2015 vindt onderzoek bij gemeenten plaats over de KCC inzet van die bedrijven die zijn overgegaan naar gemeenten. Dit onderzoek kan resulteren in een herverdeling van kosten.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

3.2 Financiële meerjarenbegroting

De lasten en baten voor de jaren 2015 t/m 2019 zijn in het onderstaande overzicht weergegeven.

| Laasten | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 1 Primair proces | € 9.838.000 | € 9.388.500 | € 9.555.500 | € 9.745.500 | € 9.939.500 |
| 1.1 Personeelskosten | € 9.485.000 | € 9.716.000 | € 9.891.000 | € 10.070.000 | € 10.252.000 |
| 1.2 Indexering | € 104.000 | € 175.000 | € 179.000 | € 182.000 | € 186.000 |
| 1.3 Personele kosten | € 249.000 | € 233.000 | € 237.000 | € 242.000 | € 247.000 |
| 1.4 Efficiency taakstelling | | € 948.500 | € 948.500 | € 948.500 | € 948.500 |
| 1.5 Maatwerkcontracten | | € 30.000 | € 30.000 | € 30.000 | € 30.000 |
| 1.6 Toelagen | | € 163.000 | € 167.000 | € 170.000 | € 173.000 |
| 2 Materieële kosten | € 467.000 | € 459.000 | € 452.000 | € 454.000 | € 458.000 |
| 2.1 Technische apparatuur | € 102.000 | € 103.000 | € 105.000 | € 107.000 | € 109.000 |
| 2.2 Vervoerskosten | € 365.000 | € 356.000 | € 347.000 | € 347.000 | € 347.000 |
| 3 Personele overhead | € 1.878.000 | € 1.929.000 | € 1.968.000 | € 2.008.000 | € 2.046.000 |
| 3.1 Personeelskosten | € 1.810.000 | € 1.843.000 | € 1.880.000 | € 1.917.000 | € 1.955.000 |
| 3.2 Indexering | € 20.000 | € 37.000 | € 38.000 | € 38.000 | € 39.000 |
| 3.3 Personele kosten | € 48.000 | € 49.000 | € 50.000 | € 51.000 | € 52.000 |
| 4 Materieële overhead | € 2.128.000 | € 2.177.000 | € 2.069.000 | € 2.075.000 | € 2.114.000 |
| 4.1 Huisvesting | € 453.000 | € 440.000 | € 444.000 | € 448.000 | € 454.000 |
| 4.2 Automatisering | € 1.224.000 | € 1.276.000 | € 1.155.000 | € 1.147.000 | € 1.172.000 |
| 4.3 Personele kosten | € 228.000 | € 216.000 | € 221.000 | € 225.000 | € 230.000 |
| 4.4 Algemene kosten | € 223.000 | € 245.000 | € 249.000 | € 255.000 | € 258.000 |
| 5 Projecten | | € 410.000 | € 410.000 | € 410.000 | |
| 5.1 BRZO Omgevingsdiensten | | € 190.000 | € 190.000 | € 190.000 | |
| 5.2 BRZO Externe veiligheid | | € 220.000 | € 220.000 | € 220.000 | |
| 6 Onvoorzien | € 100.000 | € 100.000 | € 100.000 | € 100.000 | € 100.000 |
| Totaal | € 14.411.000 | € 14.443.500 | € 14.594.500 | € 14.790.500 | € 14.855.500 |
| Baten | | | | | |
| 7 Bijdrage | € 14.411.000 | € 14.033.500 | € 14.144.500 | € 14.380.500 | € 14.655.500 |
| 7.1 Bijdrage gemeente/provincie | € 14.411.000 | € 13.840.500 | € 13.947.500 | € 14.180.500 | € 14.452.500 |
| 7.2 Maatwerkcontracten | | € 30.000 | € 30.000 | € 30.000 | € 30.000 |
| 7.3 Toelagen gemeente/provincie | | € 163.000 | € 167.000 | € 170.000 | € 173.000 |
| 8 Projecten | | € 410.000 | € 410.000 | € 410.000 | |
| 8.1 BRZO Omgevingsdiensten | | € 190.000 | € 190.000 | € 190.000 | |
| 8.2 BRZO Externe veiligheid | | € 220.000 | € 220.000 | € 220.000 | |
| Totaal | € 14.411.000 | € 14.443.500 | € 14.594.500 | € 14.790.500 | € 14.855.500 |
| Resultaat | € - | € - | € - | € - | € - |

3.3 Toelichting verschillen begroting 2015 en 2016 op hoofdonderdelen

De begroting 2016 wijkt substantieel af van de begroting 2015. Dit komt door de doorgevoerde 10% efficiencytaakstelling op de in 2013 in gebrachte taken. Deze taakstelling is verwerkt in de loonsom van het primaire proces. Verder is net zoals in 2015 de Jaarlijkse indexering toegepast. Dit is één van de uitgangspunten in de Kadernota 2016. Door de uitbreiding van het aantal werkplekken worden de begrote kosten voor de materiele overhead hoger. In 2016 zijn de projectkosten en projectbijdragen van BRZO-Omgevingsdiensten, BRZO externe veiligheid begroot. Voor de maatwerkcontracten zijn zowel lasten als baten meegenomen.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

Lasten

De begrote lasten zijn in 2016 per saldo € 32.500 hoger dan die in 2015.

1. Primair proces.

De begrote kosten in 2016 zijn ten opzichte van de begroting 2015 per saldo € 469.500 lager.

Dit wordt veroorzaakt door:

- **Sub 1.4.** De 10 % efficiency taakstelling op de ingebrachte taken in 2013 is vanaf 2016 verwerkt. In de Kadernota 2016 staat dat de taakstelling alleen van toepassing is op de loonsom van het primaire proces. Het bedrag van de taakstelling is € 948.500 (10% van € 9.485.000). Met dit bedrag is de loonsom in 2016 verlaagd;
- **Sub 1.1.** Het loslaten van het uitgangspunt dat voor de berekening van de begrote loonsom 2013/2014 en 2015 is gebruikt namelijk per functieschaal het aantal maximale periodieken minus 3% (methode Provincie). Uit de personeelsgegevens blijkt dat in 2015 ca. 85% van de medewerkers het maximum aantal periodieken heeft bereikt. Verder zijn een aantal medewerkers bij de definitieve plaatsing in een hogere functieschaal terecht gekomen. Beide effecten zorgen voor een hogere loonsom van het primaire proces van ca. € 231.000;
- **Sub 1.2.** De hogere indexering (€ 71.000). Het prijsindexcijfer voor 2016 (2%) is hoger dan die in 2015 (1,1%);
- **Sub 1.3.** De lagere personele kosten van € 16.000. De personele kosten bestaan uit: gratificaties, verblijfskosten, overwerk en onregelmatigheidstoelagen. De berekening is 2,6% van de loonsom inclusief indexering en de 10% efficiency taakstelling;
- **Sub 1.5.** De kosten van de ureninzet voor het uitvoeren van de maatwerkcontracten; € 30.000. Hiertegenover staan ook opbrengsten
- **Sub 1.6.** De kosten van de aan de medewerkers betaalde vergoedingen voor uitloophangen en eventuele garantietoelagen: € 163.000 nadeel. Conform de uitgangspunten in het Bedrijfsplan behouden medewerkers hun recht op deze vergoedingen. De kosten hiervan komen voor rekening van de deelnemers die deze medewerkers heeft overgedragen.

2. Materiële kosten.

Deze kosten dalen met € 8.000 door vooral de lagere vervoerskosten. Gedurende een periode van vier jaar geldt voor deze post een taakstelling van 2,5 % per jaar (uitgangspunt in de begroting, 2013/2014). Bij deze besparing wordt ervan uitgegaan dat het werk van vooral de toezichthouders en in mindere mate de vergunningverleners dicht bij hun woonplaats te organiseren is.

3. Personele overhead.

Ten opzichte van de begroting 2015 zijn de begrote kosten per saldo € 51.000 hoger. Dit is het gevolg van:

- **Sub 3.1** Het loslaten van het uitgangspunt dat voor de berekening van de begrote loonsom 2013/2014 en 2015 is gebruikt namelijk per functieschaal het aantal maximale periodieken minus 3% (methode Provincie). Uit de personeelsgegevens blijkt dat in 2015 ca. 85% van de medewerkers het maximum aantal periodieken heeft bereikt. Verder zijn een aantal medewerkers bij de definitieve plaatsing in een hogere functieschaal terecht gekomen. Beide effecten zorgen voor een hogere loonsom van het primaire proces van ca. € 34.000;
- **Sub 3.2** De hogere indexering (€ 17.000). Het prijsindexcijfer voor 2016 (2%) is hoger dan die in 2015 (1,1%).

4. Materiële overhead.

In 2016 zijn de begrote kosten € 49.000 hoger dan die in 2015.

Deze hogere kosten zijn het gevolg van:

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

- Per saldo hogere kosten voor de huisvesting en de automatisering als gevolg van de uitbreiding van het aantal werkplekken en de kapitaallasten voor de geluid- en de luchtmeter. Verder de jaarlijkse indexering. In totaal € 39.000;
- De lagere personele kosten; € 12.000;
- De hogere algemene kosten en de jaarlijkse indexering: € 22.000. Op basis van de werkelijke kosten 2014 zijn de algemene kosten hoger begroot.

5. Projecten.

In de begroting 2016 en in de meerjarenbegroting zijn tot en met 2018 de kosten meegenomen (€ 410.000) voor de BRZO projecten. Hiertegenover staan ook begrote opbrengsten, zodat dit geen invloed heeft op het resultaat.

6. Onvoorziën.

Deze post wordt evenals 2015 begroot op € 100.000.

Baten

De structurele baten in 2016 zijn per saldo € 32.500 hoger dan in 2015 door:

- **Sub 7.1** de per saldo lagere deelnemersbijdragen (€ 570.500) door:
 - ❖ De 10% efficiëncytaakstelling op de ingebrachte taken 2013 in de begroting verwerkt.
Hierdoor lagere deelnemersbijdragen: € 948.500 (voordeel);
 - ❖ In de begroting zijn correcties op de loonsom doorgevoerd: € 264.000 (nadeel);
 - ❖ Een hogere indexering in 2016 dan die in 2015: € 87.000 (nadeel);
 - ❖ Hogere kosten voor personele- en materiele overhead: € 27.000 (nadeel).
- **Sub 7.2** de maatwerkcontracten. Op verzoek van de deelnemers worden extra werkzaamheden uitgevoerd. Deze vallen niet onder de DVO' s. Deze begrote opbrengsten € 30.000 zijn gebaseerd op de werkelijke opbrengsten 2014. Conform het opgenomen uitgangspuntenomen in de Kadernota 2016. Hiertegenover staan ook kosten;
- **Sub 7.3** de Omgevingsdienst Groningen brengt de kosten in rekening bij een aantal deelnemers die medewerkers hebben overgedragen die recht houden op uitlooprangen en garantie toelagen; € 163.000 (voordeel). Hiertegenover staan ook kosten;
- **Sub 8.1** de dekking van de projectkosten BRZO- Omgevingsdiensten € 190.000 (voordeel)
- **Sub 8.2** de dekking van de projectkosten BRZO - Externe Veiligheid € 210.000 (voordeel)
Vanaf 2015 t/m 2018 ontvangt de Omgevingsdienst Groningen jaarlijks een bedrag voor de dekking van deze projectkosten BRZO. Bij het opstellen van de begroting 2015 waren deze gegevens nog niet beschikbaar. Hiertegenover staan ook kosten.

3.4 Toelichting begroting 2016 en meerjarenbegroting.

1. Personeelskosten primair proces

De omvang van de formatie (inclusief inhuur) voor het primaire proces in 2016 bedraagt 130,7 fte's. Het voor de begroting 2016 in de Kadernota vastgestelde indexcijfer voor loon- en prijsstijgingen is ook toegepast in de meerjarenbegroting. De vastgestelde indexen (basis jaar 2014) zijn:
Index prijs overheidsconsumptie beloning werknemers: 2%
Index prijs overheidsconsumptie netto materieel (IMOC): 1,75%.

Conform de uitgangspunten in het Bedrijfsplan behouden medewerkers hun recht op de vergoeding die hoort bij uitlooprangen en eventuele garantietoelagen. De kosten hiervan komen voor rekening van de deelnemer die deze medewerkers overdraagt (en deze kosten nu ook al in de begroting heeft staan). Ook eventuele kosten die voortkomen uit de decentrale afwikkeling van de rechtspositionele pakketvergelijking per deelnemer (op basis van het lokale Sociaal statuut / Sociaal plan) komen voor rekening van de desbetreffende deelnemer.

2. Materiële kosten

De materiële kosten bestaan uit de aanschaf, het gebruik en het onderhoud van de technische apparatuur. Daarnaast is er een post opgenomen voor vervoerskosten. Vooral de toezichthouders en in mindere mate de vergunningverleners maken voor hun werk gebruik van een auto.

Bij de berekening van de kosten is in dit scenario een inschatting gemaakt van het aantal kilometers per type functie. Vervolgens zijn de kilometers vermenigvuldigd met een kilometervergoeding van € 0,35 bruto (€ 0,28 netto). De leasekosten van de zeven auto's zijn onder de vervoerskosten meegenomen.

| | | |
|---|-------------------------------------|-----------|
| Vervoerskosten | | |
| Vergoeding gereden zakelijke kilometers | toezichthouders vergunningverleners | € 283.000 |
| Kosten lease auto's | | € 73.000 |
| Totaal | | € 356.000 |

In de meerjarenbegroting is er vanuit gegaan dat het in de loop van de tijd makkelijker is om het werk van vooral de toezichthouders dichtbij huis te organiseren. Dit bespaart na 4 jaar 10% van de raming in het eerste jaar. In de materiële lasten zijn geen kosten opgenomen voor publicaties, het heffen van leges en dergelijke. Uitgangspunt is dat dergelijke kosten en activiteiten voor rekening zijn van het bevoegd gezag, te weten gemeenten en provincie.

3. Personele overhead

De omvang van de personele overhead is vanaf 1 november 2013: 30,0 fte. Voor de personele overhead was in het bedrijfsplan 34,4 fte opgenomen, wat overeenkomt met 18,5% van de totale formatie. Het verschil van 4,4 fte betreft de uitbesteding van de ondersteuning ICT aan de afdeling IVT van de provincie.

De ondersteuning op het gebied van ICT is voor een periode van 3 jaar ingekocht bij de afdeling Informatievoorziening en -technologie (IVT) van de provincie. De ingeleende capaciteit komt overeen met 4,4 fte's. Aan de deelnemers is gevraagd capaciteit en diensten te leveren voor de overige overheadfuncties (personeel en organisatie, financiën en communicatie). Deze capaciteit is in beperkte mate geleverd. De Omgevingsdienst Groningen heeft hiervoor capaciteit moeten inhuren. De

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

Omgevingsdienst Groningen heeft de financiële, personele en salarisadministratie voor 3 jaar uitbesteed aan de provincie Groningen. In verband hiermee is de omvang van de personele overhead verlaagd met 2,9 fte. Hierdoor daalt de omvang van de personele overhead naar 15,6%. De begrote kosten die de Provincie Groningen in rekening brengt voor de uitvoering van financiële, personele- en salarisadministratie en de ICT zijn verantwoord onder de post automatisering.

4. Materiële overhead

De materiële overhead valt uiteen in vier onderdelen die achtereenvolgens worden toegelicht:

4.1 Huisvesting

De kosten voor huisvesting bedragen in 2016 € 440.000 en bestaan uit de volgende onderdelen:

| Huisvesting | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1. Kapitaallasten | | | | | | |
| 1.1 | Gebouw, renovatie kosten | € 49.000 | € 44.000 | € 44.000 | € 44.000 | € 44.000 |
| 1.2 | Inrichtings kosten | € 38.000 | € 39.000 | € 39.000 | € 39.000 | € 39.000 |
| | sub-totaal | € 87.000 | € 83.000 | € 83.000 | € 83.000 | € 83.000 |
| 2. Huur | | | | | | |
| 2.1 | Veendam, Lloydsweg | € 135.000 | € 135.000 | € 135.000 | € 135.000 | € 137.000 |
| | sub-totaal | € 135.000 | € 135.000 | € 135.000 | € 135.000 | € 137.000 |
| 3. Facilitair | | | | | | |
| 3.1 | Facilitair | € 231.000 | € 222.000 | € 226.000 | € 230.000 | € 234.000 |
| | sub-totaal | € 231.000 | € 222.000 | € 226.000 | € 230.000 | € 234.000 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| Totaal | | € 453.000 | € 440.000 | € 444.000 | € 448.000 | € 454.000 |

Toelichting

1. Gebouw

Het totaal van de begrote kapitaallasten 2016 voor het gebouw en de inrichting bedraagt € 83.000. Voor de meerjarenbegroting 2017-2019 zijn deze kapitaallasten hetzelfde, omdat de investeringen op basis van annuïteiten met een rente van 1% in 10 jaar worden afgeschreven. Het totale investeringsbedrag was € 748.000

2. Huur

Het pand is eerst voor een periode van vijf jaar gehuurd met een optie tot verlenging. Het huurbedrag is € 135.000 per jaar. Vanaf 2019 zal de huurprijs conform het contract worden geïndexeerd.

3. Facilitair

De facilitaire kosten bestaan uit: de kosten voor energie, schoonmaak, onderhoud, verzekeringen, koffievoorziening, bedrijfshulpverlening, groenvoorziening. De begrote kosten 2016 zijn € 9.000 lager ten opzichte van 2015, omdat deze begroot zijn op basis van de actuele gegevens 2014.

4.2 Automatisering

De automatiseringskosten bestaan uit kosten die de Provincie in rekening brengt en de "eigen kosten" van de Omgevingsdienst Groningen namelijk de kapitaallasten van de investeringen in de

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

infrastructuur en de website. De nieuwe investeringen 2014 bestaande uit geluid- en luchtmeter en hardware voor de uitbreiding van de werkplekken zijn in de begrote kosten 2016 meegenomen.

| Automatisering | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------------------------------|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 1. Provincie | Infrastructuur | | | | | |
| 1.1 | Afschrijvingskosten infra | € 118.000 | € 118.000 | € 118.000 | € 118.000 | € 118.000 |
| 1.2 | Personele kosten beheer | € 289.000 | € 296.000 | € 304.000 | € 311.000 | € 319.000 |
| 1.3 | Exploitatiekosten beheer | € 100.000 | € 102.000 | € 105.000 | € 107.000 | € 110.000 |
| | sub-totaal | € 507.000 | € 516.000 | € 527.000 | € 536.000 | € 547.000 |
| 2. ODG projectkosten 2013 | Kapitaallasten | | | | | |
| 2.1 | Infrastructuur projecturen | € 145.000 | € 139.000 | | | |
| 2.2 | Website (intra-,extra- en internet) | € 7.000 | € 7.000 | | | |
| | sub-totaal | 152.000 | € 146.000 | € - | € - | € - |
| 3. ODG investeringen 2014 | Kapitaallasten | | | | | |
| 3.1 | Geluidmeter en lucht meter | | € 21.000 | € 21.000 | | |
| 3.2 | Hardware (laptops, smartboards | | € 13.000 | € 13.000 | | |
| | sub-totaal | | € 34.000 | € 34.000 | | |
| 4. Primaire applicaties | VTH systeem | € 337.000 | € 346.000 | € 355.000 | € 364.000 | € 373.000 |
| 5. Ondersteuning applicaties | Salaris- en Financiële Administratie | € 213.000 | € 218.000 | € 223.000 | € 230.000 | € 235.000 |
| 6. Diversen, telefonie | | € 15.000 | € 16.000 | € 16.000 | € 17.000 | € 17.000 |
| | sub-totaal | € 565.000 | € 580.000 | € 594.000 | € 611.000 | € 625.000 |
| Totaal | | € 1.224.000 | € 1.276.000 | € 1.155.000 | € 1.147.000 | € 1.172.000 |

Toelichting

1. Provincie.

De afdeling Informatievoorziening en Technologie (IVT) van de provincie Groningen levert de infrastructuur en verzorgt het beheer. De totale kosten hiervoor zijn € 516.000 en bestaan uit afschrijvingskosten (€ 118.000), personele kosten beheer (€ 296.000) en exploitatie kosten beheer (€ 102.000). Door IVT is in totaal € 763.000 geïnvesteerd in de infrastructuur. De provincie activeert € 355.000 en de ODG € 408.000. Met de provincie Groningen is een Service Level agreement ICT voor 2014 t/m 2018 afgesloten. Tussentijdse wijzigingen worden aan het einde van het begrotingsjaar verrekend. In 2018 moet er opnieuw een keuze worden gemaakt wie vanaf 2019 deze werkzaamheden gaat uitvoeren.

2. ODG Projectkosten 2013.

Dit zijn de kapitaallasten van de door de Omgevingsdienst Groningen gedane investeringen in de Infrastructuur (€ 408.000) en het bouwen van de website (€ 20.000). Deze investeringen worden in 3 jaar op annuïteitbasis afgeschreven. De laatste afschrijvingstermijn is het jaar 2016.

3. ODG Investeringen 2014.

Dit zijn de kapitaallasten van de geluidmeter, luchtmeter en de hardware voor de extra werkplekken die in het jaar 2014 zijn geactiveerd. Deze investeringen worden in 3 jaar op annuïteitbasis afgeschreven. Bij de opstelling van begroting 2015 was deze investering nog niet bekend.

4. Primaire applicaties.

De registratie van alle verrichtingen voor de deelnemers gebeurt vanaf 1 november 2013 in ons eigen informatiesysteem. Dit systeem met de zogenaamde verlengde kabels is een tijdelijke oplossing.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

In 2014 heeft het Algemeen Bestuur besloten nieuw VTH/DMS-systeem in te richten. Op dit moment is het gunningsbedrag nog niet bekend zodat de werkelijke lasten niet bekend zijn. Deze kunnen hoger uitvallen dan het bedrag dat nu begroot is.

Nu zijn de door de provincie Groningen begrote kosten (€ 346.000) voor het beheer en onderhoud van zo'n VTH- systeem opgenomen.

5. Ondersteuning applicaties.

De salaris- en P&O- administratie en de financiële administratie wordt door de provincie Groningen uitgevoerd. De Omgevingsdienst Groningen betaalt hiervoor € 218.000 (inclusief index).

Deze Dienstverleningsovereenkomsten lopen van 1 november 2013 tot en met 31 december 2018.

In 2018 moet er opnieuw een keuze worden gemaakt wie vanaf 2019 deze werkzaamheden gaat uitvoeren.

6. Diversen.

Hieronder zijn de kosten van de telefonie opgenomen. Deze kosten zijn opgenomen in de doorberekening van de provincie.

4.3. Personele kosten

Voor opleiding en deskundigheidsbevordering is een regulier budget gereserveerd van 2% van de totale loonsom inclusief indexering minus 10% efficiency taakstelling: € 216.000.

4.4. Algemene kosten

| Algemene kosten | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1. Accountant | € 15.000 | € 15.000 | € 15.000 | € 15.000 | € 15.000 |
| 2. Kantoorkosten | € 208.000 | € 230.000 | € 234.000 | € 239.000 | € 243.000 |
| Totaal | € 223.000 | € 245.000 | € 249.000 | € 254.000 | € 258.000 |

Toelichting:

1. Voor de controle van de jaarstukken heeft de Omgevingsdienst Groningen opdracht gegund aan Deloitte accountants BV. De contractperiode bedraagt vooralsnog drie jaar.
2. De kantoorkosten hebben betrekking op kantoorbenodigdheden, abonnementen, kosten betalingsverkeer, incassokosten, drukwerk, et cetera. Op basis van de actuele gegevens 2014 zijn de begrote kosten 2016 hoger dan die in 2015.

Ten opzichte van de begroting 2015 is er sprake van een stijging van de totale kosten voor 2016 en de komende jaren. Bij het opstellen van de begroting 2016 kan voor het eerst gebruik gemaakt worden van actuele gegevens over het jaar 2014. Dit inzicht geeft aanleiding de algemene kosten hoger te begroten.

5. Projecten

Voor de jaren 2016 tot en met 2018 zijn de projectkosten in begroting 2016 en de meerjarenbegroting meegenomen.

6. Onvoorziën

Voor onvoorziën is een stelpost opgenomen van € 100.000 per jaar.

7. Deelnemersbijdrage

De dekking van de geraamde lasten vindt als volgt plaats:

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

- De personeelskosten van het primair proces worden verdeeld op basis van de ingebrachte loonkosten (formatieomvang én inschaling).
 - De overige structurele kosten worden verdeeld op basis van de ingebrachte formatie.
- Hierna is de bijdrage per deelnemer voor 2016 berekend. In de bijlage is de basis voor de verdeling, de ingebrachte formatie en de ingebrachte loonkosten, nader uiteengezet.

7.1 Bijdrage gemeenten/provincie

| Organisatie | bijdrage 2016 | | | |
|----------------------|---------------------|-------------------------|---|---------------------|
| | Bijdrage loonkosten | Bijdrage overige kosten | correctie 187 inrichting van prov naar gem. | Totaal |
| Provincie | € 4.501.110 | € 2.294.698 | € 2.532.831- | € 4.262.977 |
| Bedum | € 17.453 | € 10.085 | € 8.915 | € 36.453 |
| De Marne | € 322.459 | € 198.340 | € 81.086 | € 601.886 |
| Winsum | € 11.635 | € 6.723 | € 59.860 | € 78.218 |
| Grootegast | € 23.270 | € 13.447 | € 104.011 | € 140.728 |
| Leek | € 271.112 | € 154.638 | € 54.341 | € 480.091 |
| Marum | € 27.658 | € 15.128 | € 24.199 | € 66.984 |
| Zuidhorn | € 124.684 | € 80.345 | € 63.256 | € 268.285 |
| Groningen / Ten Boer | € 327.358 | € 181.532 | € 351.940 | € 860.830 |
| Haren | € 27.714 | € 16.809 | € 13.585 | € 58.108 |
| Delfzijl | € 85.518 | € 49.417 | € 319.251 | € 454.186 |
| Eemsum | € 35.487 | € 20.506 | € 181.277 | € 237.270 |
| Appingedam | € 31.415 | € 18.153 | € 33.538 | € 83.106 |
| Loppersum | € 33.742 | € 19.498 | € 22.076 | € 75.316 |
| Bellingw edde | € 174.526 | € 100.851 | € 26.746 | € 302.123 |
| Stadskanaal | € 713.808 | € 440.383 | € 160.899 | € 1.315.090 |
| Vlagtw edde | € 378.940 | € 231.957 | € 86.181 | € 697.078 |
| Slochteren | € 58.214 | € 32.945 | € 39.906 | € 131.065 |
| Menterv olde | € 257.284 | € 158.000 | € 90.426 | € 505.710 |
| Hoogezand | € 1.007.856 | € 558.715 | € 406.281 | € 1.972.852 |
| Veendam | € 245.625 | € 142.200 | € 199.107 | € 586.932 |
| Rakela | € 123.103 | € 71.268 | € 45.900 | € 240.271 |
| Oldambt | € 142.530 | € 82.362 | € 160.050 | € 384.942 |
| Totaal | € 8.942.500 | € 4.898.000 | € - | € 13.840.500 |

NB. 1. Het bedrag van de correctie VTH- inrichtingen is met de kennis van nu, decembercirculaire 2013, voor 2015 geraamd op ca. € 2.500.000, dit bedrag loopt op naar ca. € 2.900.000 in 2018.

NB. 2. De afgesproken 10 % efficiëntyaakstelling (€948.500) op de ingebrachte taken 2013 is verwerkt in de loonsom van het primaire proces.

7.2 Maatwerkcontracten

Dit zijn de ontvangen baten voor maatwerkcontracten voor gemeenten/provincie. Deze vallen dus niet onder de DVD' s.

7.3 Toelagen gemeente/provincie

De Omgevingsdienst Groningen brengt de kosten in rekening bij een aantal deelnemers die medewerkers hebben overgedragen die recht houden op uitloprangen en garantie toelagen.

8. Projecten

Voor de jaren 2016 tot en met 2018 zijn de projectbijdragen voor de BRZO- Omgevingsdiensten en BRZO- Externe Veiligheid in de begroting 2016 en de meerjarenbegroting meegenomen.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

4. Paragrafen

4.1 Inleiding

In het Besluit Begroting en Verantwoording zijn 7 verplichte paragrafen opgenomen voor provincies, gemeenten en hun gemeenschappelijke regelingen. Deze zijn niet allemaal relevant voor de Omgevingsdienst Groningen. Om die reden zijn de paragrafen lokale heffingen, grondbeleid en verbonden partijen niet opgenomen.

4.2 Weerstandsvermogen

In de paragraaf weerstandsvermogen wordt beschreven in welke mate de weerstandscapaciteit toereikend is om eventuele risico's op te vangen.

Weerstandscapaciteit

De weerstandscapaciteit bestaat uit de middelen en mogelijkheden om niet begrote kosten, die onverwacht en substantieel zijn, op te kunnen vangen. Hiervoor is de algemene reserve en de post onvoorzien beschikbaar. Als blijkt dat deze capaciteit niet voldoende is om de gekwantificeerde risico's die zich kunnen voordoen te dekken dan is de Omgevingsdienst Groningen aangewezen op een extra bijdrage van de deelnemers.

Zowel de gemeenschappelijke regeling als de Financiële verordening geven niet aan wat onder weerstandsvermogen wordt begrepen. De Omgevingsdienst Groningen rekenen de algemene reserve en het geraamde bedrag onvoorzien tot het weerstandsvermogen.

Het weerstandsvermogen wordt opgebouwd door storting van positieve jaarrekeningresultaten. Voor het eerst is hier sprake van in 2014.

In de vergadering van 28 november 2014 heeft het algemeen bestuur de najaarsrapportage 2014 vastgesteld. Door deze vaststelling is ook het bestemmingsvoorstel om het restant resultaat 2014 toe te voegen aan de algemene reserve overgenomen. Dit is de eerste toevoeging aan de algemene reserve. Na de toevoeging is het saldo van de algemene reserve op 31 december 2014: € 498.650. Om onnodig oppotten te voorkomen, is het maximum van de algemene reserve voor 2016 gesteld op maximaal € 722.175 (5% van de omzet € 14.443.500).

Mocht na de eerste drie jaar blijken dat er op basis van de jaarrekeningresultaten onvoldoende weerstandsvermogen wordt opgebouwd, dan wordt overgegaan tot een risico opslag in het uurtarief.

Risico Analyse

1. Reactie van ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)

Het Ministerie van BZK heeft het Dagelijks Bestuur van de Omgevingsdienst op 21 oktober 2014 een brief gestuurd over de begroting 2015. In deze brief staat het volgende:

" Uit uw begroting 2015 blijkt niet of de weerstandscapaciteit toereikend is om de risico's op te kunnen vangen. Daartoe is het noodzakelijk om in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing de risico's goed te inventariseren en de omvang en kans dat ze zich zullen voordoen te bepalen.

Ik verzoek u de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing in toekomstige begrotingen en rekeningen te voorzien van een financiële onderbouwing. Wij gaan er vanuit dat uw organisatie kiest voor het hebben van een weerstandscapaciteit, veelal in de vorm van een algemene reserve, die groot genoeg is om de gesignaleerde risico's af te dekken. Kiest uw GR niet voor het hebben van weerstandscapaciteit, dan dienen eventuele exploitatietekorten per direct te worden afgerekend met de

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

deelnemers. De deelnemers moeten in dat geval dit risico ook vermelden in hun begrotingen onder de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing.

De Omgevingsdienst Groningen heeft nu voor het begrotingsjaar 2016 de risico's geïnventariseerd. De risico's zijn:

1. Leef Omgeving Systeem. Op 1 januari 2016 zal LOS operationeel zijn. Ondanks alle voorbereidingen kunnen er toch knelpunten ontstaan. Om deze op te lossen is extra capaciteit nodig. De medewerkers kunnen dit niet naast hun reguliere taken doen.
2. Extra taken uitgevoerd. Uit de inventarisatie blijkt dat de Omgevingsdienst Groningen meer taken heeft uitgevoerd dan waarvan in het Bedrijfsplan is uitgegaan. Dan zijn er de volgende opties:
 - ❖ De deelnemer betaalt alsnog voor de uitvoering van de "extra taken";
 - ❖ De Omgevingsdienst voert de taken uit die overeenkomen met die in het Bedrijfsplan/DVO' s zijn opgenomen;
 - ❖ De deelnemer is van mening dat de Omgevingsdienst het zelf binnen de begroting moet oplossen.

Stel het Algemeen Bestuur kiest optie 3 dan moet de Omgevingsdienst dit binnen de begroting oplossen. De totale efficiëntyaakstelling wordt dan € 948.000 + € 400.000 = € 1.348.000. Uitgedrukt in een percentage van de ingebrachte taken 2013 betekent dit een efficiëntyaakstelling 14%.
3. Invulling specifieke vacatures. Krapte op de arbeidsmarkt voor de invulling van deze specifieke vacatures heeft tot gevolg hogere loonsommen.
4. Hogere deelnemersbijdragen. De door de Omgevingsdienst uitgevoerde taken moeten voldoen aan de gestelde kwaliteitscriteria. In het algemeen zullen de producten van de Omgevingsdienst van een hogere kwaliteit zijn dan die de deelnemers zelf in het verleden hebben afgeleverd. Aan deze hogere kwaliteit hangt echter wel een prijskaartje. Deze hogere kosten zijn tot nu toe niet doorberekend in de deelnemersbijdrage (bron ontwerpbegroting 2013/2014). Vanaf 2016 gaat de Omgevingsdienst Groningen werken met een producten/diensten catalogus (PDC). Hierin staan de kentallen en de kostprijzen per product deze kunnen hoger uitvallen ten opzichte van de berekende deelnemersbijdrage (bron ontwerpbegroting 2013/2014).

2. Overzicht risico's en weerstandsvermogen.

| Risico-analyse Omgevingsdienst Groningen | Bedrag | Kans | Bedrag |
|--|---------|------|----------------|
| Hoog risico (Incidenteel) | | | |
| 1. Leefomgevingssysteem (LOS). | 400.000 | 75% | 300.000 |
| 2. Extra taken | 400.000 | 50% | 200.000 |
| Hoog risico (structureel) | | | |
| 3. Invulling specifieke vacatures | 200.000 | 50% | 100.000 |
| Gemiddeld risico (structureel) | | | |
| 4. Hogere deelnemersbijdragen | PM | | |
| Totaal risico's | | | 600.000 |
| Benodigd weerstandsvermogen | | | 600.000 |
| Weerstandsvermogen | | | |
| Algemene Reserve | | | 498.650 |
| Onvoorziën | | | 100.000 |
| | | | 598.650 |
| Dekkinggraad | | | 100% |

Uit deze analyse blijkt dat het weerstandsvermogen toereikend is om alle risico's op te vangen, wanneer deze zich tegelijk in het begrotingsjaar aandienen.

Meer informatie over de risico's kunt u lezen in het hoofdstuk 5 Bijlagen.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

4.3 Onderhoud kapitaalgoederen

Gebouw

De Omgevingsdienst Groningen huurt het gebouw. Bij de verbouwing en het opnieuw inrichten van het gebouw is in overleg met de verhuurder besloten dat de Omgevingsdienst Groningen deze kosten voor haar rekening neemt. In totaal is € 748.000 uitgegeven voor de verbouwing en de inrichting van het pand aan de Lloydsweg. Deze investering wordt op basis van annuïteiten in 10 jaar afgeschreven.

De Omgevingsdienst Groningen verwacht de eerstkomende jaren lage onderhoudskosten omdat de inventaris en de inrichting nieuw zijn. Als het tegendeel blijkt dan is het opstellen van een onderhoudsplan een optie.

In 2015 vindt een uitbreiding van het aantal werkplekken plaats. Deze investering wordt op basis van annuïteiten in 10 jaar afgeschreven.

Infrastructuur

De afdeling IVT van de provincie Groningen verzorgt voor een periode van drie boekjaren de inrichting en het beheer van de infrastructuur. De Omgevingsdienst Groningen betaalt hiervoor jaarlijks een bedrag. Het onderhoud komt voor rekening van de provincie Groningen.

De Omgevingsdienst Groningen heeft zelf ook geïnvesteerd in de infrastructuur. Deze investering wordt in drie jaar op basis van annuïteiten afgeschreven. De afschrijvingstermijn is bewust kort gekozen zodat deze parallel loopt met de door de provincie Groningen gedane investeringen. Gezien de korte afschrijvingsperiode heeft een onderhoudsplan geen toegevoegde waarde. Eventuele tegenvallers kunnen gedekt worden uit de post Onvoorzien. Door de uitbreiding van het aantal werkplekken stijgen ook de kosten voor het beheer en de inrichting.

4.4 Financiering

Inleiding

Het Financieringsstatuut (statuut) heeft tot doel in overeenstemming met de Wet Financiering Decentrale Overheden (Wet FIDO) en de bijbehorende ministeriële regelingen de bestuurlijke kaders aan te geven van het Algemeen Bestuur van de Omgevingsdienst Groningen, waarbinnen het Dagelijks Bestuur de financiële vermogenswaarden, financiële geldstromen, financiële posities en de hieraan verbonden risico's kan besturen en beheersen. Het statuut maakt de doelstellingen van het treasurybeleid en beheer en de uitgangspunten die daaraan ten grondslag liggen duidelijk.

De financiële administratie en de kassiersfunctie zijn uitbesteed aan de provincie Groningen. Het door het Algemeen Bestuur van de Omgevingsdienst Groningen vastgesteld beleid sluit aan bij wat in het Financieringsstatuut van de provincie Groningen is bepaald, teneinde een efficiënte uitvoering van het statuut mogelijk te maken.

Treasurybeleid

In de financieringsparagraaf komen de volgende zaken aan de orde:

- alle interne en externe ontwikkelingen die voor het komende jaar van belang zijn met betrekking tot de liquiditeitspositie, het uitzetten van gelden en de toekomstige financiële risicoposities;
- de ontwikkeling van de renterisiconorm in de komende jaren;
- de ontwikkeling van de liquiditeitspositie in de komende periode mede in relatie tot de kasgeldlimiet;
- het financieringsbeleid dat de Omgevingsdienst Groningen voorstaat voor het komende jaar en wat daarvan de financiële consequenties zijn;
- een lange termijn liquiditeitsprognose en een rentevisie.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

In het jaarverslag wordt verantwoording afgelegd over de realisatie van het financieringsbeleid. Deze realisatie wordt getoetst aan de financieringsparagraaf zoals die in de begroting is opgenomen evenals aan het onderhavige statuut. In het jaarverslag komen, naast de toetsing van de financieringsparagraaf, aan de orde: renteopbrengsten en rentekosten, kasgeld en de rentevisie. Het treasurybeleid is nader uitgewerkt in het treasurystatuut.

Geldleningen

De Omgevingsdienst Groningen betaalt de kosten voor de bedrijfsvoering uit de voorschotbetalingen van de deelnemers. De door de Omgevingsdienst Groningen gedane investeringen in het gebouw en in een gedeelte van de infrastructuur zijn gefinancierd door de Provincie. De Provincie heeft hiervoor geen aparte lening afgesloten omdat zij zelf over voldoende geldmiddelen beschikt. De investeringen zijn verantwoord op de rekeningcourant die de Provincie met de Omgevingsdienst Groningen heeft.

Aangezien de provincie Groningen het betalingsverkeer en financiering voor de Omgevingsdienst Groningen regelt, maakt de Omgevingsdienst Groningen voor de schommelingen in de liquiditeitspositie gebruik van de financiële middelen van de provincie Groningen. De hiervoor aan de provincie te betalen vergoeding op de rekening-courant verhouding is lager dan de geldende marktrente.

Kasgeldlimiet

De kasgeldlimiet geeft aan in welke mate in de financiering van investeringen mag worden voorzien in de vorm van kortlopende middelen. Volgens de Wet FIDO bedraagt de kasgeldlimiet 2016 € 1.184.367 dit is 8,2% van € 14.443.500 (primitieve begroting 2016).

De Omgevingsdienst Groningen heeft gelet op het feit dat zij "bankiert" bij de provincie Groningen toestemming gekregen van het Ministerie van Binnenlandse Zaken tot overschrijding van de kasgeldlimiet. Wel dient het overzicht van de kasgeldlimiet te worden opgenomen in de jaarstukken.

Voor 2016 dient de Omgevingsdienst Groningen opnieuw een verzoek in bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken voor de eventuele overschrijding van de kasgeldlimiet.

Renterisiconorm

De renterisiconorm schrijft voor hoeveel maximaal geleend mag worden voor een periode langer dan één jaar. De renterisiconorm bedraagt 20% van de vaste schuld (langlopende schuld > 1jaar met een t een drempelbedrag van 2,5 miljoen euro). Dat betekent dat in enig jaar 20% van de vaste schuld mag worden vernieuwd.

De Omgevingsdienst Groningen heeft geen vaste schuld

Schatkistbankieren

De Omgevingsdienst Groningen maakt voor het schatkistbankieren gebruik van de provincie Groningen.

4.5 Bedrijfsvoering

1. Algemeen

De Omgevingsdienst Groningen is ingericht als een innovatieve en toekomstgerichte organisatie. Het bijeenbrengen van een twintigtal culturen in één Omgevingsdienst Groningen én het vormgeven van de relatie met de deelnemers zal de eerste jaren veel aandacht en inzet vergen. Onderstaande doelstellingen verwoorden dan ook de ambities die de Omgevingsdienst Groningen en vormen de leidraad voor verdere ontwikkeling en inrichting van de organisatie:

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

1.1. Optimale dienstverlening aan de burger en bedrijven

De Omgevingsdienst Groningen maakt als uitvoerende backoffice onderdeel uit van de VTH-dienstverlening. Klanten kunnen digitaal vergunningaanvragen indienen, klachten en meldingen doen, op andere tijdstippen dan de gebruikelijke kantooruren. Toezichhouders doen hun constatering en de verwerking ervan zoveel mogelijk ter plekke.

1.2. Efficiënt werken tegen zo laag mogelijke kosten

Door de Omgevingsdienst Groningen 'lean and mean' in te richten ontstaat een efficiënte organisatie die de VTH-taken tegen zo laag mogelijke kosten op het juiste kwaliteitsniveau uitvoert. Vanaf 2016 geldt de 10% efficiëntyaakstelling op de in 2013 ingebrachte taken. Deze is in begroting 2016 en de meerjarenbegroting weergegeven. De inzet is om de Omgevingsdienst Groningen zo efficiënt mogelijk in te richten, zodat de latende organisaties ook efficiënter kunnen werken.

1.3. Professionaliseren en resultaatgericht werken

Dit betekent dat houding en gedrag van de medewerkers en de leidinggevenden zijn gericht op:

- het leveren van goede dienstverlening;
- de juiste behandeling van de klant;
- het realiseren van de afgesproken resultaten;
- het nakomen van afspraken en het elkaar hierop aanspreken;
- het nemen van initiatieven en zelfstandig werken;
- procedures en processen die zodanig zijn ingericht dat zij een efficiënte dienstverlening ondersteunen. Dienstverlening is een basiscompetentie van medewerkers die bij de Omgevingsdienst Groningen werken.

1.4. Samenwerken

Effectieve samenwerking tussen medewerkers onderling, met opdrachtgevers en partners vormt de basis voor de dienstverlening naar de klanten. Samenwerking opbouwen, onderhouden en uitbouwen met de diverse ketenpartners wordt steeds belangrijker.

1.5. De Omgevingsdienst Groningen als aantrekkelijke werkgever op de arbeidsmarkt

De Omgevingsdienst Groningen wil zich presenteren als een moderne werkgever die met zijn tijd meegaat en goede werkomstandigheden biedt voor de medewerker.

Bij de huidige medewerker wordt steeds meer een beroep gedaan op kennis en creativiteit (het nieuwe kapitaal van de organisatie!), steeds meer samen in teams en over organisatieonderdelen heen.

Dit stelt andere eisen aan de inrichting van het werk en de besturing van organisaties.

1.6. Maatschappelijk verantwoord werken

Plaats- en tijdonafhankelijk werken draagt bij aan duurzaamheidsdoelstellingen:

- medewerkers hoeven minder te reizen;
- de organisatie heeft minder werkplekken nodig (dan dat er medewerkers zijn);
- de organisatie heeft minder vergaderlocaties en spreekruimtes nodig;
- het ziekteverzuim vermindert door een betere werk-privé balans;
- moderne centrale ICT-voorzieningen en ICT-middelen op de werkplek kan de CO₂-uitstoot van ICT flink verminderen (orde grootte 40%);
- digitalisering en aangepaste werkprocessen dringen het papiergebruik in de organisatie terug.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

2. Personeel

In de Omgevingsdienst zijn medewerkers van een twintigtal organisaties bijeengebracht. Deze medewerkers vallen allen onder de gemeentelijke arbeidsvoorwaarden vastgelegd in de CAR/UWO. In de zogenaamde planningsgesprekken zijn de op te leveren prestaties van de medewerkers opgenomen. Deze planningsgesprekken zijn de basis voor de te voeren beoordelingsgesprekken gevoerd.

Het aantal fte's wordt in 2016, na de verwerking van 10% efficiëntyaakstelling, 130,6 fte's. Met deze fte's moeten de in 2013 ingebrachte taken worden uitgevoerd.

3. Financiën

De provincie Groningen voert voor de Omgevingsdienst Groningen de financiële-, de personeel- en de salarisadministratie uit. Hiervoor zijn dienstverleningsovereenkomsten gesloten voor de periode 2013 t/m 2017. De interne controle wordt door de Omgevingsdienst zelf uitgevoerd. Het beleid op het gebied van Financiën en Personeelszaken berust bij de Omgevingsdienst.

4. Automatisering

De automatisering is voor de periode 2013 t/m 2015 belegd bij de afdeling IVT van de provincie Groningen. Het gaat hier om de zogenaamde "kantoorautomatisering". Per 1 januari 2016 gaat de Omgevingsdienst Groningen werken met het Leef Omgeving Systeem (LOS). Dit systeem vervangt dan de verlengde kabels.

5. Huisvesting

De Omgevingsdienst is gevestigd in het gehuurde pand Lloydsweg 17 te Veendam. Op grond van de huurovereenkomst komen voor rekening van de verhuurder de kosten van:

- a) het constructieve onderhoud
- b) Het onderhoud van trappen, rioleringen, goten en buitenkozijnen
- c) Vervanging en onderdelen en vernieuwing van de installaties
- d) Het buitenschilderwerk

Het regulier klein onderhoud komt voor rekening van de Omgevingsdienst Groningen. Er is geen onderhoudsplan vastgesteld voor het gebouw.

Door de groei van de Omgevingsdienst lopen we tegen onze grenzen aan. Het gebouw is maximaal bezet. Verdere uitbreiding met personeel is in het gebouw niet te realiseren.

5. BIJLAGEN

5.1 Toelichting op de risico's

1. Leefomgevingsstelsel (LOS).

Als alles volgens de projectplanning verloopt, zal de Omgevingsdienst Groningen per 1 januari 2016 beschikken over een nieuw Leefomgevingsstelsel (LOS). Onder leiding van de projectmanager en haar projectteam zal dit stelsel in de loop van 2015 in samenwerking met de leverancier en de medewerkers van de RUD Drenthe en de Omgevingsdienst Groningen worden ingericht. De benodigde inzet bedraagt ca. 20 medewerkers. De tijdsbesteding is 50% gedurende een periode van een halfjaar. Omgerekend zijn dit ca. 5 fte's. Ondanks de inspanningen van de leverancier en de medewerkers zullen er, wanneer LOS per 1 januari 2016 operationeel is, aanloopproblemen zijn. Verder moeten de medewerkers wennen aan het nieuwe stelsel. Niet alle koppelingen met de applicaties van de deelnemers zullen vanaf het begin goed werken. Het oplossen van deze knelpunten gebeurt samen met de leverancier. Al deze werkzaamheden moeten worden uitgevoerd naast de reguliere taken. De Omgevingsdienst Groningen zal hiervoor extra capaciteit moeten inzetten. Deze capaciteit kan niet worden opgevangen uit de begrote loonsommen 2016.
Inschatting van het risico: € 400.000 (5 fte's voor het hele jaar 2016).
Kans: 75%. De inschatting van de kans is gebaseerd op de mogelijke uitloop van werkzaamheden na de implementatiefase. In het algemeen komt dit vaker bij implementaties voor.
Dekking van het risico: door een onttrekking uit de algemene reserve.

2. Extra taken uitgevoerd.

De Omgevingsdienst Groningen is vanaf 1 november 2013 gestart met de uitvoering van haar taken. In 2014 is veel tijd besteed aan het stroomlijnen en inrichten van de bedrijfsprocessen. Daarnaast zijn de reguliere taken voor de deelnemers uitgevoerd. Door deze combinatie zijn in 2014 niet alle opdrachten afgewikkeld. Vanaf de start is de Omgevingsdienst Groningen geconfronteerd met achterstanden. Deelnemers hebben deze dus samen met de voor het jaar 2014 uit te voeren taken ingebracht zonder hiervoor extra middelen beschikbaar te stellen. In 2015 inventariseert de Omgevingsdienst of de genoemde taken in de DVO's 2014/2015 overeen komen met de taken die Bedrijfsplan zijn benoemd. Vervolgens wordt gekeken naar het aantal dat werkelijk zijn ingezet. Deze worden vergeleken met het aantal ingebrachte fte's (bron Bedrijfsplan). Als deze vergelijking grote verschillen laat zien dan heeft de Omgevingsdienst Groningen meer taken uitgevoerd dan die zijn opgenomen in de DVO's. Deze extra taken zijn echter wel uitgevoerd met de destijds, in het Bedrijfsplan genoemde aantal, ingebrachte fte's. Met de deelnemer wordt het verschil besproken en een oplossing gezocht. De opties kunnen zijn:

1. De deelnemer betaalt alsnog voor de uitvoering van de "extra taken";
2. De Omgevingsdienst voert de taken uit die overeenkomen met die in het Bedrijfsplan/DVO's zijn opgenomen;
3. De deelnemer is van mening dat de Omgevingsdienst het zelf binnen de begroting moet oplossen.

Als het Algemeen Bestuur kiest voor optie 3 dan moet de Omgevingsdienst dit zelf binnen de begroting oplossen. Deze oplossing komt dan bovenop de 10% efficiëntyaakstelling van € 948.000. In totaal wordt de taakstelling dan € 1.348.000. Uitgedrukt in een percentage van de ingebrachte taken 2013 betekent dit een efficiëntyaakstelling 14%.
Inschatting van het risico: € 400.000 (5 fte's). Er worden geen extra middelen ter beschikking gesteld.
Kans: 50%. Vanaf de start geconfronteerd met werkelijk overgedragen achterstanden.
Dekking van het risico door een onttrekking uit de algemene reserve.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

3. Krapte op arbeidsmarkt voor invulling specifieke vacatures.

Nu de Omgevingsdienst Groningen steeds meer zicht krijgt op de benodigde capaciteit blijkt tegelijkertijd dat bepaalde specifieke vacatures moeilijk in te vullen zijn met medewerkers vanuit de doelgroep deelnemers. Als dit niet lukt dan zal de Omgevingsdienst Groningen de vacatures via "marktplaats Groningen huurt in" invullen. Deze te vergoeden loonsommen zijn echter hoger dan die begroot zijn.

Inschatting risico : per vacature ca. 20% hogere loonsom. Bedrag bij invulling 10 fte's: € 200.000.

Kans: 50%. Deze inschatting is gebaseerd op de ervaringen bij het openstellen van de vacatures in 2014. Een aantal vacatures kon niet ingevuld worden. Deze trend zal zich zoals het er nu uitziet ook in 2016 kunnen voordoen.

Dekking van het risico: door een onttrekking uit de algemene reserve.

4. Hogere deelnemersbijdragen

De Omgevingsdienst Groningen voert VTH- taken uit op het gebied van de fysieke leefomgeving, in opdracht van de gemeenten en de provincie. De uitvoeringsorganisatie doet dit op een professioneel en kwalitatief hoogwaardig niveau. De producten die de Omgevingsdienst levert moeten voldoen aan de gestelde kwaliteitscriteria. Hiervoor zal de Omgevingsdienst extra inspanningen en inzet moeten leveren. In veel gevallen zullen de producten van de Omgevingsdienst van een hogere kwaliteit zijn dan die de deelnemers zelf in het verleden hebben afgeleverd. Dit effect is niet meegenomen bij de berekening van de deelnemersbijdrage.

Vanaf 2016 gaat de Omgevingsdienst Groningen werken met een producten/diensten catalogus (PDC). Hierin staan de kentallen en de kostprijzen per product.

Aan de hogere kwaliteit hangt een prijskaartje dat meegenomen wordt in de kostprijs product. Dit houdt in dat de te betalen deelnemersbijdrage hoger kunnen uitvallen ten opzichte van de berekende deelnemersbijdrage (bron ontwerpbegroting 2013/2014).

Inschatting risico: PM

5.2 Staat van reserves en voorzieningen

| Reserves | Boekwaarde 31-12- 2013 | Toevoeging | Onttrekking | Bestemming resultaat vorig boekjaar | Vermindering ter dekking van afschrijvingen | Boekwaarde 31-12-2014 |
|-----------------------------|------------------------------|------------------|-------------|--|---|--------------------------|
| Algemene reserve | 0 | 498.650 | 0 | 0 | 0 | 498.650 |
| Bestemmingsreserves | | | | | | |
| 1. Eenmalige projectkosten | 0 | 294.000 | 0 | 599.060 | 0 | 893.060 |
| 2. Ontzorgen Opdrachtgevers | 0 | 309.000 | 0 | 0 | 0 | 309.000 |
| Cerealiseerd resultaat | 599.060 | 689.280 | 0 | -599.060 | | 689.280 |
| Totaal | 599.060 | 1.790.930 | 0 | 0 | 0 | 2.389.990 |

Toelichting

Algemene reserve

Het Algemeen Bestuur heeft in haar vergadering van 28 november 2014 ingestemd met het voorstel, in de Najaarsrapportage, om het restant resultaat van € 498.650 toe te voegen aan de algemene reserve.

De algemene reserve is bedoeld voor het opvangen van niet begrote kosten die onverwachts en substantieel kunnen zijn. De algemene reserve (€ 498.650) en de post onvoorzien (€ 100.000) zijn

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

hiervoor beschikbaar. Het totale bedrag van € 598.650 is de weerstandscapaciteit van de Omgevingsdienst Groningen.

Bestemmingsreserves

Het Algemeen Bestuur heeft in haar vergadering van 28 november bij de behandeling van de Najaarsrapportage ingestemd met de volgende voorstellen:

- € 294.000 toe te voegen aan de bestemmingsreserve eenmalige projectkosten;
- € 309.000 toe te voegen aan de bestemmingsreserve ontzorgen opdrachtgevers.

Gerealiseerd resultaat

Het Algemeen Bestuur heeft in de vergadering van juni 2014 ingestemd met het bestemmingsvoorstel van het resultaat 2013 (€ 599.060). Dit rekening resultaat wordt toegevoegd aan de bestemmingsreserve eenmalige projectkosten.

Het Algemeen Bestuur zal in de vergadering van 19 juni 2015 een besluit nemen over de bestemming van het rekeningresultaat 2014 (€ 689.280).

5.3 Staat van materiële vaste activa

| Omgevingsdienst | Aanschaf waarde | Afschrijving in jaren | Kapitaallasten | | | |
|-------------------------------|-----------------|-----------------------|----------------|-----------|----------|----------|
| | | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Huisvesting | | | | | | |
| investering gebouw | € 420.846 | 10 | € 44.434 | € 44.434 | € 44.434 | € 44.434 |
| investering inrichting gebouw | € 334.601 | 10 | € 35.328 | € 35.328 | € 35.328 | € 35.328 |
| sub-totaal | € 755.447 | | € 79.762 | € 79.762 | € 79.762 | € 79.762 |
| Automatisering | | | | | | |
| investering ICT | € 407.925 | 3 | € 138.704 | € 138.704 | | |
| investering website | € 20.230 | 3 | € 6.879 | € 6.879 | | |
| Werkplekken ca 2014 | € 36.549 | 10 | € 3.859 | € 3.859 | € 3.859 | € 3.859 |
| Technische apparatuur 2014 | € 62.226 | 3 | € 21.158 | € 21.158 | | |
| PSU's 2014 | € 37.900 | 3 | € 12.887 | € 12.887 | | |
| sub totaal | € 564.830 | | € 183.486 | € 183.486 | | |
| Totaal | € 1.320.277 | | € 263.248 | € 263.248 | € 83.621 | € 83.621 |

Huisvesting

De investeringen voor het gebouw komen uit de projectfase. Deze investeringen worden op annuïteiten basis afgeschreven in 10 jaar tijd met een rente van 1%.

Automatisering

De investeringen in de infrastructuur komen uit de projectfase. Verder is er geïnvesteerd in het bouwen van de website van de Omgevingsdienst Groningen. Deze investeringen worden op annuïteitenbasis afgeschreven in 3 jaar tijd met een rente van 1%.

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

Nieuwe investeringen in 2014

In 2014 is het besluit genomen om het aantal werkplekken uit te breiden. Voor deze uitbreiding zijn de volgende investeringen gedaan:

Kantoormeubilair: afschrijvingstermijn 10 jaar

Laptops, beeldschermen etc. (PSU): afschrijvingstermijn 3 jaar.

Het eerste afschrijvingsjaar is 2015.

Verder zijn er investeringen in 2014 voor technische apparatuur te weten een geluid- en luchtmeter.

Afschrijvingstermijn 3 jaar.

Het eerste afschrijvingsjaar is 2015.

De investeringen worden op annuïteitbasis afgeschreven in 10 jaar tijd met een rente van 1%.

5.4 Basis voor opbouw kostenverdeling

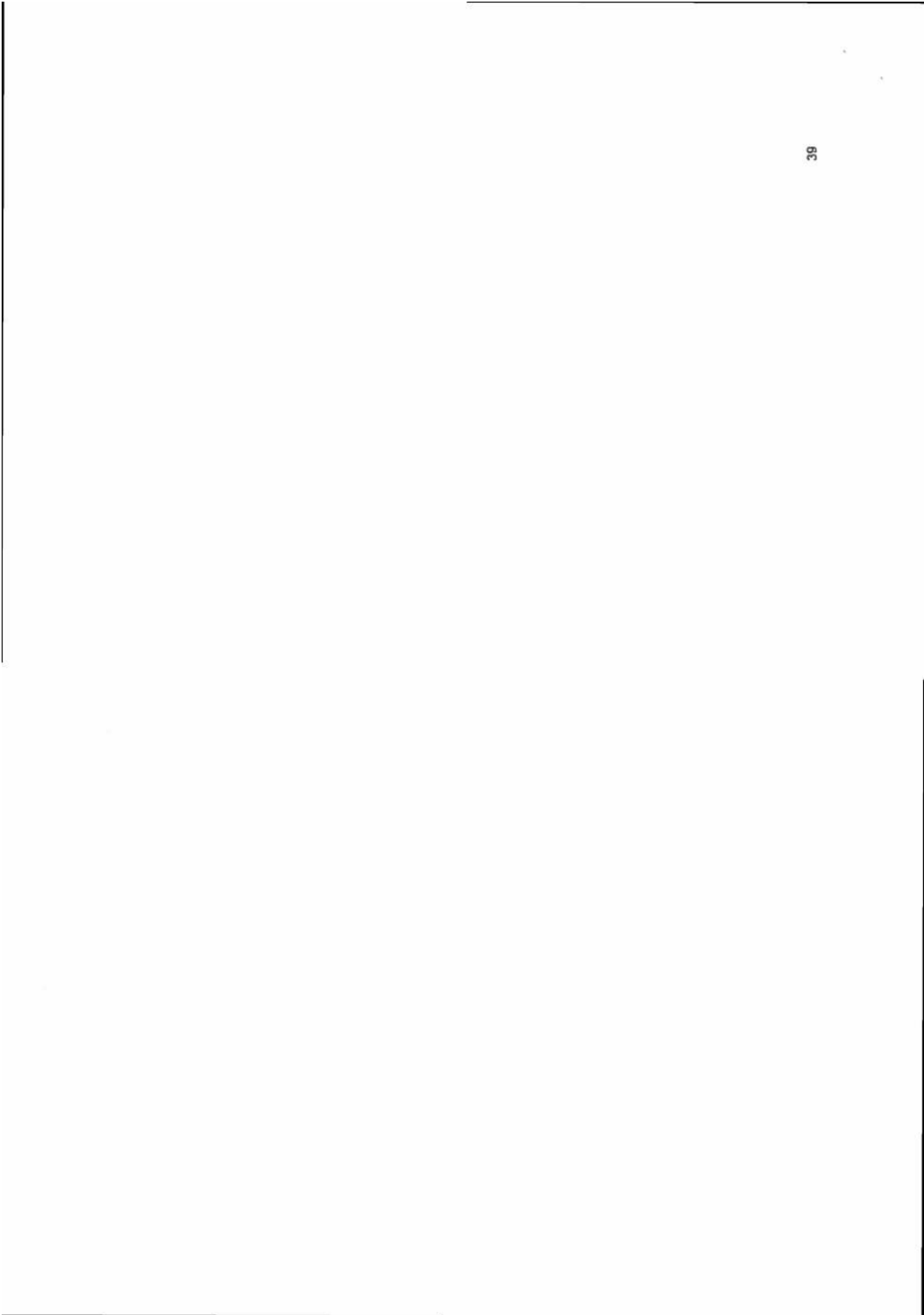
| Organisatie | Verdeling | | Inschaling | | | | | | | | | Verdeling | |
|----------------------|-------------------|---------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------------|-----------------|--|
| | Primaire formatie | formatie in % | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 10a | 11 | 12 | loonkosten | loonkosten in % | |
| Provincie | 68,26 | 46,8% | 4,70 | 4,50 | 8,64 | 24,39 | | | 21,54 | 4,49 | € 4.785.315 | 50,3% | |
| Bedum | 0,30 | 0,2% | | | 0,30 | | | | | | € 18.555 | 0,2% | |
| De Marne | 5,90 | 4,0% | 0,78 | 0,56 | 1,00 | 2,56 | 1,00 | | | | € 342.820 | 3,6% | |
| Winsum | 0,20 | 0,1% | | | 0,20 | | | | | | € 12.370 | 0,1% | |
| Grootegast | 0,40 | 0,3% | | | 0,40 | | | | | | € 24.739 | 0,3% | |
| Leek | 4,60 | 3,2% | 0,80 | 0,35 | 1,00 | 2,45 | | | | | € 288.230 | 3,0% | |
| Marum | 0,45 | 0,3% | | 0,20 | | | | 0,25 | | | € 29.404 | 0,3% | |
| Zuidhorn | 2,39 | 1,6% | | 2,09 | 0,30 | | | | | | € 132.557 | 1,4% | |
| Groningen / Ten Boer | 5,40 | 3,7% | | 0,80 | 1,80 | 2,80 | | | | | € 348.028 | 3,7% | |
| Haren | 0,50 | 0,3% | | 0,20 | 0,30 | | | | | | € 29.484 | 0,3% | |
| Delfzijl | 1,47 | 1,0% | | | 1,47 | | | | | | € 90.918 | 1,0% | |
| Eemsum | 0,61 | 0,4% | | | 0,61 | | | | | | € 37.728 | 0,4% | |
| Appingedam | 0,54 | 0,4% | | | 0,54 | | | | | | € 33.398 | 0,4% | |
| Loppersum | 0,58 | 0,4% | | | 0,58 | | | | | | € 35.872 | 0,4% | |
| Bellingwedde | 3,00 | 2,1% | | | 3,00 | | | | | | € 185.546 | 2,0% | |
| Stadskanaal | 13,10 | 9,0% | 1,00 | 6,10 | 5,00 | 1,00 | | | | | € 758.878 | 8,0% | |
| Vlagtwedde | 6,90 | 4,7% | 1,50 | 1,00 | 3,80 | 0,60 | | | | | € 402.867 | 4,2% | |
| Slochteren | 0,98 | 0,7% | | | 0,80 | 0,18 | | | | | € 61.890 | 0,7% | |
| Menterwilde | 4,70 | 3,2% | | 2,35 | 2,35 | | | | | | € 273.529 | 2,9% | |
| Hoogezand | 16,62 | 11,4% | 0,20 | 0,60 | 3,90 | 1,65 | 8,07 | 2,20 | | | € 1.071.494 | 11,3% | |
| Veendam | 4,23 | 2,9% | | 0,07 | 4,16 | | | | | | € 261.134 | 2,7% | |
| Pekeke | 2,12 | 1,5% | | 0,03 | 2,09 | | | | | | € 130.876 | 1,4% | |
| Oldambt | 2,45 | 1,7% | | | 2,45 | | | | | | € 151.529 | 1,6% | |
| Totaal | 145,70 | 100,0% | 0,98 | 9,16 | 22,59 | 44,00 | 40,49 | 2,45 | 21,54 | 4,49 | € 9.507.140 | 100,0% | |

Raadsvoorstel - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016

5.5 Overzicht Integratie uitkering overdracht VTH.

| Gemeente | x €1.000 |
|---|---------------|
| Appingedam | € 33,5 |
| Bedum | € 8,9 |
| Bellingwedde | € 26,7 |
| Delfzijl | € 319,3 |
| Eemsmond | € 181,3 |
| Groningen | € 343,0 |
| Grootegast | € 104,0 |
| Haren | € 13,6 |
| Hoogezand-Sappemeer | € 406,3 |
| Leek | € 54,3 |
| Loppersum | € 22,1 |
| De Marne | € 81,1 |
| Marum | € 24,2 |
| Menterwolde | € 90,4 |
| Oldambt | € 160,1 |
| Pekela (de Kompanjie) | € 45,9 |
| Slochteren | € 39,9 |
| Stadskanaal | € 160,9 |
| Ten Boer (Groningen) | € 8,9 |
| Veendam (de Kompanjie) | € 199,1 |
| Vlagtwedde | € 86,2 |
| Winsum | € 59,9 |
| Zuidhorn | € 63,3 |
| Totaal Storting gemeentefonds | € 2.532,8 |
| Uitname provinciefonds = lagere bijdrage provincie Groningen | -/- € 2.532,8 |
| Per saldo mutatie op deelnemersbijdragen | € 0 |

Bron: Bijlage 7.3 Decemercirculaire 2013



Bijlage - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016 collegebrief aan . . .

Afdeling Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving
Onderwerp Zienswijze Ontwerpbegroting 2016



Bezoekadres
Harm Buitenplein 1

Openingstijden
Zie gemeente.groningen.nl

Postadres
Postbus 30026
9700 RM Groningen

Telefoon
14050

E-mailadres
info@groningen.nl

Website
gemeente.groningen.nl

Dagelijks bestuur Omgevingsdienst Groningen
W. Van Veelen
Postbus 97
9640 AB VEENDAM

Telefoon (050) 367 12 95 Bijlage(n)

Ons kenmerk 4968569

Datum 29-05-2015 Uw brief van 24 maart 2015 Uw kenmerk 2015-0019

Geachte heer Van Veelen,

Op 26 maart ontvingen wij, in afschrift uw ontwerpbegroting 2016, en stelt u de gemeenteraad in de gelegenheid om hun zienswijze op de ontwerpbegroting 2016 naar voren te brengen. Gezien het vergaderschema van de raad lukt het niet om voor de door u gevraagde datum van 15 mei dit onderwerp in de raad te agenderen.

Met deze brief maken we ons voorstel aan de raad over een in te dienen zienswijze aan u kenbaar. Het onderwerp zal in de raadsvergadering van 29 mei aan de orde komen. Over de uitkomst zult u daarna worden geïnformeerd.

Het uitgangspunt dat voor de berekening van de begrote loonsom 2013/2014 en 2015 is gebruikt wordt losgelaten. Het betreft namelijk het uitgangspunt om per functieschaal het aantal maximale periodieken minus 3% (methode Provincie) te hanteren. Uit de personeelsgegevens blijkt dat in 2015 ca. 85% van de medewerkers het maximum aantal periodieken heeft bereikt. Verder zijn een aantal medewerkers bij de definitieve plaatsing in een hogere functieschaal terecht gekomen. Beide effecten zorgen voor hogere loonsommen van het primaire proces en de personele overhead van totaal € 264.000. Bij de oprichting van de Omgevingsdienst Groningen is afgesproken dat deze kosten worden opgevangen binnen het eigen personeelskostenbudget van de Omgevingsdienst Groningen. Verder is bij de oprichting de salarisschaal minus 3% de norm geweest. Daarnaast is er veel vacature ruimte meegegeven waarmee de Omgevingsdienst Groningen zelf hun personeelsbeleid kan vormgeven. Tot slot wordt hierdoor de efficiencykorting van 10% lager.

Bijlage - Omgevingsdienst Groningen Ontwerpbegroting 2016 collegebrief aan . . .

Bladzijde 2 van 2
Onderwerp Zienswijze Ontwerpbegroting 2016



De gewijzigde systematiek leidt tot hogere loonkosten (€ 264.000). Dit is een structureel nadeel in de meerjarenbegroting van de Omgevingsdienst Groningen. De hogere loonkosten moeten binnen de begroting van de Omgevingsdienst Groningen worden opgelost.

Wij verzoeken u dan ook om de begroting 2016 hier op aan te passen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Peter den Oudsten

de secretaris,
Peter Teesink

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo



Raadsvoorstel

Onderwerp **Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo**

Registratienr. 4997955 Steller/teintr. Frank van de Poel/ 8723 Bijlagen 2

| | |
|--------------------|--|
| Classificatie | <input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk |
| Portefeuillehouder | Gijsbertsen Raadscommissie |

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de rapportage "Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo" vast te stellen;
- II. een krediet beschikbaar te stellen voor de jaren 2015 en 2016 van in totaal € 4,973 miljoen voor de uitvoering van energiebesparende maatregelen, conform het jaarplan genoemd in I;
- III. de kapitaallasten van € 393.000,- (peildatum 2016) te dekken uit de energiebesparing die de maatregelen onder II opleveren;
- IV. de gemeentebegroting 2015 dienovereenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

In 2011 heeft uw Raad *Groningen geeft Energie* vastgesteld, het uitvoeringsplan bij het Masterplan Groningen Energieneutraal. Dit plan heeft als einddoel de gemeente Groningen in 2035 energieneutraal te laten zijn. Dit resultaat bereikt de gemeente via vele subdoelen. Eén van die subdoelen is het geleidelijk energieneutraal maken van het gemeentelijk vastgoed. Dit betreft in totaal zo'n 250 gebouwen. Om dit te bereiken is een gemeentelijke projectgroep die verantwoordelijk is voor het integrale energiemanagement opgericht, de Groninger Energy Service Company (GrESCo).

In maart 2015 heeft het College het "meerjarenplan 2015-2017 van de Groningse Energie Service Compagnie (GrESCo)", registratienr. 4908965, vastgesteld en middels een collegebrief aan uw raad, registratienummer 4913145 meegedeeld. Daarnaast is in datzelfde Collegebesluit vastgesteld dat de GrESCo vanaf nu gaat werken volgens de systematiek van een jaarlijks krediet en dat hiervoor een apart raadsvoorstel wordt ingediend.

In dit voorstel wordt het jaarkrediet 2015-2016 aangevraagd. Dit op basis van de rapportage "jaarkrediet 2015-2016 GrESCo" die u in de bijlage aantreft.

De investering van € 4,973 miljoen wordt, conform de afschrijftermijnen voor de GrESCo, gemiddeld in 20 jaar afgeschreven. De verwachte besparing op de energiekosten is € 693.000 per jaar, ruim voldoende om de afschrijving en bijkomende kosten te bekostigen.

B&W-besluit d.d.: 26 mei 2015

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCO

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

De voorgestelde investeringen dragen bij aan de doelstelling Groningen energieneutraal 2035. Maar door deze investeringen gaat niet alleen de energierekening naar beneden maar worden ook de onderhoudslasten en beheerkosten verlaagd. Hierdoor worden de bedrijfslasten van de gemeentelijke organisatie verlaagd en wordt een bijdrage geleverd aan de bezuinigingstaakstelling op vastgoed.

Aanleiding en doel

In 2011 heeft uw Raad *Groningen geeft Energie* vastgesteld, het uitvoeringsplan bij het Masterplan Groningen Energieneutraal. Dit plan heeft als einddoel de gemeente Groningen in 2035 energieneutraal te laten zijn. Dit resultaat bereikt de gemeente via vele subdoelen. Eén van die subdoelen is het geleidelijk energieneutraal maken van het gemeentelijk vastgoed. Dit betreft in totaal zo'n 250 gebouwen. Om dit te bereiken is een gemeentelijke projectgroep die verantwoordelijk is voor het integrale energiemangement opgericht, de Groninger Energy Service Company (GrESCO).

Op 2 juli 2013 is door het College besloten tot de instelling van de GrESCO en haar werkwijze die omschreven is in het boekwerkje "Groningse Energie Service Compagnie". Op 25 september 2013 (RO13.3655292) is door uw Raad besloten om deze werkwijze te ondersteunen door de energiebudgetten aan te merken als een bijzonder resultaat. In maart 2015 heeft het College het "meerjarenplan 2015-2017 van de GrESCO vastgesteld. Een actualisatie van de GrESCO werkzaamheden.

Tot nu toe wordt er per project een business case geschreven waarin aangegeven wordt wat de hoogte van de investering is, hoeveel energie er bespaard wordt en in hoeveel jaren de investering wordt terugverdiend. Voor elk project wordt via het college en raad een uitvoeringskrediet aangevraagd. Deze werkwijze was een logische. De GrESCO moest op gang komen en er waren nog niet voldoende projecten om een jaarplan op te stellen. Dit kunnen we nu wel en het college heeft besloten vanaf nu te gaan werken met een jaarprogramma en het daarbij behorend jaarkrediet. Omdat we al even op weg zijn in het jaar 2015 stellen we voor om voor dit en het volgende jaar het krediet aan te vragen.

Voor de uitvoering van onze projecten hanteren we de volgende spelregels:

- voor elk project wordt een business case geschreven;
- iedere business case wordt integraal aangepakt. Er wordt in kaart gebracht wat er voor de verduurzaming uitgegeven wordt aan energie, onderhoud en beheer en wat deze kosten zijn nadat een gebouw aangepakt is;
- iedere business case is kosten neutraal; de benodigde investering wordt terugverdiend uit de gerealiseerde besparing op energie, en mogelijk op besparing op onderhoud en beheer;
- als de afschrijving en bijkomende kosten niet gedekt kunnen worden uit energiebesparing en onderhouds- en beheerbudgetten, wordt er niet geïnvesteerd;
- als er een beroep gedaan moet worden op voornoemde onderhouds- en beheerbudgetten dan wordt deze aanvullende dekking altijd middels aanvullende besluitvorming aan het college voorgelegd. Middels een collegebrief wordt dit aan de raad meegedeeld;
- elk jaar wordt over de voortgang van de GrESCO gerapporteerd aan college en raad. Daarbij wordt dan ook het krediet voor de nieuwe periode aangevraagd.

Om nu het jaarkrediet te bepalen hebben we een doorkijk gemaakt voor de komende jaren in het "meerjarenplan 2015-2017". Daarmee hebben we een indicatie van het investeringsniveau over de jaren 2015 en 2016 evenals de verwachte besparing. Aan het eind van het begrotingsjaar leggen we verantwoording af; doen we wat we plannen, sporen de resultaten met de ramingen, moet er bijgestuurd worden en welk krediet hebben we voor de nieuwe periode nodig. Deze werkwijze met een jaarlijkse kredietaanvraag geeft een goed beeld wat we als organisatie ieder jaar bijdragen aan onze hoofddoelstelling: "Groningen energieneutraal in 2035".

Door de verduurzaming gaat niet alleen de energierekening naar beneden maar worden ook de onderhoudslasten en beheerkosten verlaagd. Hierdoor worden de bedrijfslasten van de gemeentelijke organisatie verlaagd en wordt een bijdrage geleverd aan de bezuinigingstaakstelling op vastgoed. Per business case wordt bepaald wat de huidige energie en onderhouds- en beheerkosten zijn en wat de besparing op het energieverbruik en die op de onderhoud- en beheerkosten zijn na de duurzame investering.

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

De revenuen welke nodig zijn om de business case sluitend te krijgen komen ten goede aan de GrESCo. De overige besparingen worden gebruikt voor de verschillende taakstellingen die moeten worden behaald buiten de GrESCo.

Op basis van de bijgaande rapportage wordt voor 2015 en 2016 het benodigde krediet aangevraagd. Indien er sprake is van een dekking vanuit onderhouds- of beheermiddelen wordt het project altijd aan het college voorgelegd ter besluitvorming.

Kader

Het voorstel past binnen de kaders van het Masterplan 'Groningen Energieneutraal'. Daarnaast past het binnen het vastgestelde rapport "Gresco, Groningse Energie service compagnie: meerjarenplan 2015-2017".

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Door eigen gebouwen energieneutraal te maken, wil Groningen Stad het goede voorbeeld geven.

Financiële consequenties

De GrESCo voert het integrale energiemangement voor de gemeentelijke organisatie; het beheert de energie budgetten, betaald de energiefacturen en zorgt door de monitoring en coördinatie het verbruik zoveel mogelijk terug te dringen. De investeringen door de GrESCo worden terugverdiend door de besparing op de energierekening. Door de investeringen op het gebied van duurzaamheid, maar ook door monitoring en bijsturing valt deze rekening lager uit.

Per maatregel wordt dus altijd bekeken welk effect dit heeft op het energieverbruik. Dit is het budget waar mee de kapitaalslasten van de investering kunnen worden gedekt

Resultaat

Het benodigde krediet voor de jaren 2015 en 2016 is € 4,973 miljoen. De besparing uit energie die met deze investering bereikt wordt is € 693.000,- per jaar. (excl. btw, excl. bijkomende kosten). Deze bedragen zijn verwerkt in een dynamische berekening waar rekening wordt gehouden met rente, indexen en een looptijd van 20 jaar. Daaruit volgen de kapitaalslasten en besparingen op peildata.

Kapitaallasten en dekking

Wanneer uitgegaan wordt van een gemiddelde afschrijvingstermijn van 20 jaar dan resulteert dit in een kapitaalslast in het tweede jaar van € 393.000,-. Reden om de kapitaalslast van het tweede jaar te noemen en niet van het eerste jaar is dat in het tweede jaar alle investeringen zijn gedaan. De verwachte besparing (geïndexeerd) die dit genereert is in 2017 (een jaar later) € 702.000,-. Ruim voldoende om de kapitaalslasten en bijkomende kosten van de begeleiding te dekken.

Het resultaat gaat conform afspraak in de bestemmingsreserve GrESCo. Dit is de financiële buffer om toekomstige risico's af te dekken maar ook om de onderzoekskosten en personeelslasten voor te financieren die behoren tot de verschillende taakvelden van de GrESCo. De ervaring leert dat niet iedere business case uitgevoerd wordt terwijl hier wel kosten voor gemaakt worden.

Samengevat:

| | |
|-----------------------|-----------------------|
| Investering nominaal: | € 4,973 miljoen |
| besparing nominaal: | € 693.000 |
| afschrijvingstermijn: | 20 jaar |
| kapitaalslast 2016: | € 392.000 |
| begeleiding GrESCo: | 15% over de besparing |
| besparing 2017: | € 702.000 |

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

Begrotingswijziging:

| Begrotingswijziging voor investeringskrediet | | bedragen x € 1.000 | | |
|--|---------------------|--------------------|------------------|---------------|
| Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo | | | | |
| Betrokken directie(s) | SSC-1-VGM | | | |
| Soort wijziging | Investeringskrediet | | | |
| Tijdsplanning krediet | 2015-2016 | | | |
| Financiële begrotingswijziging | | Uitgaven | Inkomsten | Saldo |
| 8.2 Nieuwbouw | | 4.973 | 0 | -4.973 |
| Totale begrotingswijziging | | 4.973 | 0 | -4.973 |

Overige consequenties

De voorgestelde investeringen dragen bij aan de doelstelling Groningen energieneutraal 2035. Door deze investeringen gaat niet alleen de energierekening naar beneden maar worden ook de onderhoudslasten en beheerkosten verlaagd. Hierdoor worden de bedrijfslasten van de gemeentelijke organisatie verlaagd en wordt een bijdrage worden geleverd aan de bezuinigingstaakstelling op vastgoed.

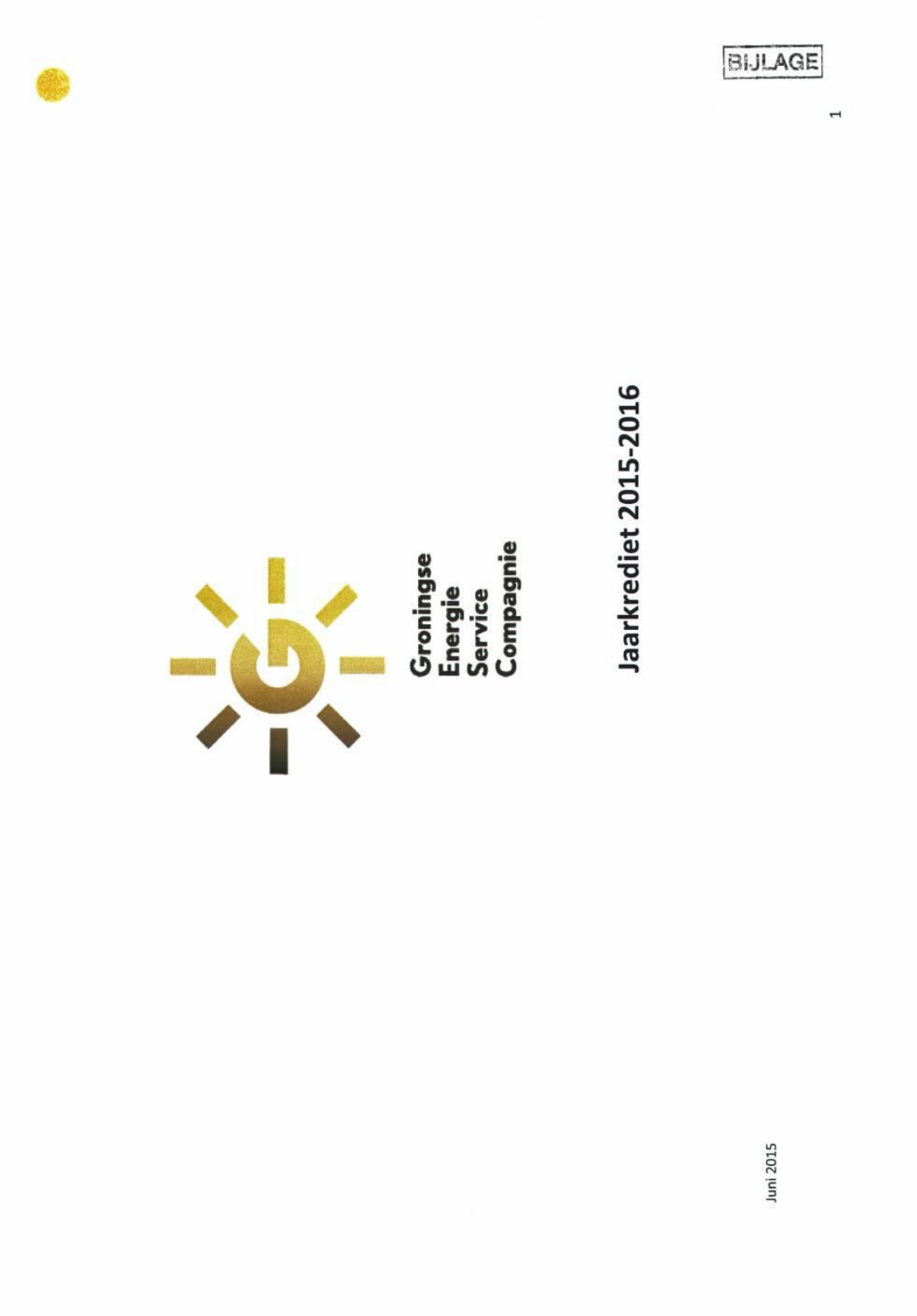
Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink



INHOUD

1. Aanleiding
2. Projecten
 - Basis op orde (meten is weten)
 - Slim vervangen (snel en simpel resultaten boeken)
 - Samen met anderen (investeren in duurzame gebouwen)
 - De verandering
3. Dekking en resultaat
 - Afschrijven
 - Parameters
 - Resultaat
4. Kansen en risico's
 - Niet beïnvloedbaar
 - Beïnvloedbaar

1. Aanleiding

In maart 2015 heeft het College het "meerjarenplan 2015-2017 van de Groningse Energie Service Compagnie (GrESCo)", registratienr. 4908965, vastgesteld. De Raad heeft hierover een Collegebrief ontvangen. Daarnaast is in datzelfde Collegebesluit vastgesteld dat we vanaf nu jaarlijks een krediet aanvragen voor de uitvoering van het integraal energiemangement en de projecten die de GrESCo realiseert. In dit rapport wordt uitvoering gegeven aan dit besluit en wordt uitgelegd wat de omvang is van het jaarkrediet dat aangevraagd wordt.

Tot nu toe wordt er per project een business case geschreven waarin aangegeven wordt wat de hoogte van de investering is, hoeveel energie er bespaard wordt en in hoeveel jaren de investering wordt terugverdiend. Voor elk project wordt via het college en raad een uitvoeringskrediet aangevraagd. Deze werkwijze was een logische. De GrESCo moest op gang komen en er waren nog niet voldoende projecten om een jaarplan op te stellen. Dit kunnen we nu wel en het college heeft besloten vanaf nu te gaan werken met een jaarprogramma en het daarbij behorend jaarkrediet. Omdat we al even op weg zijn in het jaar 2015 stellen we voor om voor dit en het volgende jaar het krediet aan te vragen.

Voor de uitvoering van onze projecten hanteren we de volgende spelregels:

- voor elk project wordt een business case geschreven;
- iedere business case wordt integraal aangepakt. Er wordt in kaart gebracht wat er voor de verduurzaming uitgegeven wordt aan energie, onderhoud en beheer en wat deze kosten zijn nadat een gebouw aangepakt is;
- iedere business case is kosten neutraal; de benodigde investering wordt terugverdiend uit de gerealiseerde besparing op energie, en mogelijk op besparing op onderhoud en beheer;
- als de afschrijving en bijkomende kosten niet gedekt kunnen worden uit energiebesparing en onderhouds- en beheerbudgetten, wordt er niet geïnvesteerd;
- als er een beroep gedaan moet worden op voornoemde onderhouds- en beheerbudgetten dan wordt deze aanvullende dekking altijd middels aanvullende besluitvorming aan het college voorgelegd. Middels een collegebrief wordt dit aan de raad meegedeeld;
- elk jaar wordt over de voortgang van de GrESCo gerapporteerd aan college en raad. Daarbij wordt dan ook het krediet voor de nieuwe periode aangevraagd.

Om nu het jaarkrediet te bepalen hebben we een doorkijk gemaakt voor de komende jaren in het meerjarenplan 2015-2017. Daarmee hebben we een indicatie van het investeringsniveau over de jaren 2015 en 2016 evenals de verwachte besparing. Aan het eind van het begrotingsjaar leggen we verantwoording af, doen we wat we plannen, sporen de resultaten met de ramingen, moet er bijgestuurd worden en welk krediet hebben we voor de nieuwe periode nodig. Deze werkwijze met een jaarlijkse kredietaanvraag geeft een goed beeld wat we als organisatie ieder jaar bijdragen aan onze hoofddoelstelling: "Groningen energieneutraal in 2035".

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCO

De werkzaamheden van de GrESCO worden toegelicht aan de hand van onze 4 taakvelden zoals staan omschreven in het door het college vastgestelde meerjarenplan:

- basis op orde (meten is weten);
- slim vervangen (snel en simpel resultaten boeken);
- samen met anderen (investeren in duurzame gebouwen);
- de verandering.

Er wordt kort ingegaan op de projecten waar al een krediet voor is verstrekt, en de nieuwe projecten worden toegelicht: wat zijn we van plan, wat kost het en hoe groot is de besparing. Deze informatie is in hoofdstuk 2 en 3 te vinden. In hoofdstuk 4 worden de kansen en risico's toegelicht.

Op basis van deze uitgangspunten wordt voor 2015 en 2016 het benodigde krediet aangevraagd en ter besluitvorming aan de raad voorgelegd. Daarnaast zal, net als afgelopen jaar, per project een business cases worden gemaakt. Indien er sprake is van een dekking vanuit onderhouds- of beheermiddelen zal altijd het project nog aan het college worden voorgelegd.

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

2. Projecten

Het afgelopen jaar heeft de GrESCo de eerste projecten uitgevoerd en ervaringen opgedaan; een uiterst leerzaam jaar. Niet alleen voor de medewerkers van de GrESCo maar ook voor de andere collega's die vanuit hun eigen vakdiscipline een bijdrage leveren. We hebben geconstateerd dat een werkwijze als met de GrESCo, het vraagt om een aanpassing van de financiële en organisatorische kaders zoals nu door de gemeentelijke organisatie gehanteerd worden. Deze aanpassing kost de verantwoordelijke bedrijfsonderdelen meer tijd dan verwacht. Ook de bundeling van de verschillende energiebudgetten en de inrichting van de benodigde projectadministratie vergt meer tijd dan geschat. Deze zaken moeten het komende jaar gerealiseerd worden zodat de GrESCo het geplande programma kan uitvoeren.

Dit rapport geeft uitleg over de aanvraag van het jaarkrediet. Voor een aantal projecten is door de raad al een krediet toegekend. Deze projecten staan samengevat in de onderstaande tabel en zijn inmiddels uitgevoerd of worden binnenkort uitgevoerd. De verwachte besparing wordt een jaar later ingeboekt. De investering van circa € 346.000 heeft een besparingspotentieel op energie van circa € 62.000.

| PROGRAMMA GrESCo : INVESTERING en BESPARING 2014-2015 | 2014 | | 2015 | | 2016 | | | |
|---|-----------------------|---------|------|---------|-------------------------------|--------|--------|--------|
| | investering per jaar: | | 2015 | | verwachte besparing per jaar: | | | |
| gerealiseerde projecten | | | | | | | | |
| Bessemer | € | 38.000 | | € | 3.400 | € | 3.400 | |
| Schwerdierhof | € | 48.000 | | € | 3.700 | € | 3.700 | |
| Appendages 11 gebouwen | € | 71.000 | | € | 34.000 | € | 34.000 | |
| wijkpost Electronstraat | € | | € | 49.000 | € | 4.290 | | |
| Stadsschouwburg | € | | € | 140.230 | € | 16.925 | | |
| Totaal bedrag per jaar | € | 157.000 | € | 189.230 | € | 41.100 | € | 62.315 |

De projecten die hierna worden besproken zijn nog in een voorbereidende fase. Na de eerste projecten komen we op stoom en willen we ook optimaliseren in de proceduretijd. Vandaar dat we nu vooruitlopend een totaalkrediet willen aanvragen. Business cases kunnen dan sneller worden uitgevoerd.

Bij elk project wordt gebruik gemaakt van de meest recente kennis in de markt en binnen de gemeente. Wat kost een maatregel, en belangrijk: wat levert de maatregel op? Daarbij wordt in eerste instantie gekeken naar de besparing op energie; zowel gas als stroom. Een extern energiebesparingsonderzoek ligt daaraan altijd ten grondslag. Ook wordt bepaald welke tarieven voor de specifieke projecten worden gehanteerd. Grootverbruikers betalen een lager tarief

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

per eenheid dan kleinverbruikers. Naast besparing op energie is door een maatregel ook besparing op beheer en onderhoud mogelijk. Als dat aan de orde is wordt dat apart in beeld gebracht. Dit kan een extra duwtje zijn om een niet sluitende business case op *alleen* energiebesparing toch uit te kunnen voeren.

Voor de toelichting volgen we onze programmatische opzet en de 4 taakvelden, zoals in het meerjarenplan 2015-2017 is opgenomen.

In de tabellen bij de toelichting staat per maatregel de verwachte investering aangegeven en of dit in 2015 of 2016 wordt gerealiseerd. De besparing die voor deze maatregel wordt verwacht staat in de rechter kolommen. De besparing wordt altijd een jaar later ingeboekt dan dat de investering plaatsvindt. Daarom loopt het jaar van besparing 1 jaar langer door dan het investeringsjaar. De verzameling van alle investeringen, de besparingen, de manier van afschrijven en het resultaat komen in hoofdstuk 3, "dekking en resultaat" aan de orde.

Basis op orde (meten is weten):

Binnen de GrESCo is het afgelopen jaar veel tijd gestoken in de controle en monitoring van het huidige energieverbruik en hier blijven we de komende jaren op inzetten. Betalen we voor wat we gebruiken en kunnen we ons verbruik verlagen door ons gedrag? We gaan onze collega's het komende jaar informeren over de werkzaamheden van de GrESCo waardoor we als organisatie bewust worden van ons gebruik. Door de intensivering van de controle en monitoring van het energieverbruik van het gemeentelijk vastgoed is de inschatting dat er een structurele besparing te realiseren is van circa € 300.000. Circa 1/3 daarvan is al door concrete aanpassingen behaald. De overige besparing is circa 3% over het energiebudget van de gemeente Groningen. Uit onderzoek door onder andere Ecofys en Novem blijkt dat gedragsverandering een besparing van 5-8 procent kan opleveren. Vooral nog hanteren we een lager percentage omdat we in de beginfase staan van het gedragsveranderingsproces.

| basis op orde | investering | | besparing | | |
|--|-------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| | 2015 | 2016 | 2015 | 2016 | 2017 e.v. |
| ingroeiperiode gresco 2,5 fte | € 250.000 | € 250.000 | | | |
| personele lasten | € 100.000 | € 100.000 | | | |
| onderzoekskosten | € -350.000 | € -200.000 | | | |
| dekking vanuit programma GGE | | | | | |
| gerealiseerde maatregelen | | | € 74.000 | € 74.000 | € 74.000 |
| aanpassen piekbelastingen | | | € | € | € |
| afkoppelen brugwachtershuisjes | | | € | € | € |
| analyse aansluitwaarden, diverse besparingen | | | € | € | € |
| totaal | € | € | € 274.000 | € 300.000 | € 300.000 |

Binnen de "basis op orde" zijn ook de personele kosten van de GrESCo opgenomen. Voor het jaar 2015 worden deze kosten nog volledig gedragen door het programma "Groningen geeft energie". Dat wordt vanaf 2016 geleidelijk aan afgebouwd. Dit is mogelijk omdat we binnen onze business cases ook rekening

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

houden met de personeelskosten. 15% van de besparing op energie van iedere business case wordt gereserveerd voor de personele inzet van de GrESCo. Daarvoor is echter wel eerst een bepaald volume nodig en daar gaat wat tijd overheen.

Slim vervangen (snel en simpel resultaten boeken):

We hebben onderzocht wat de snelle winsten zijn die we kunnen behalen door slimme aanpassingen en vervangingsinvesteringen in het gemeentelijk vastgoed. Hiervoor hoeft geen uitgebreide projectorganisatie opgericht te worden en zijn geen vergunningen e.d. nodig. In de onderstaande tabel staat een overzicht van de projecten die we in beeld hebben voor de komende periode.

| slim vervangen | investering | | besparing | | 2017 e.v. |
|--|----------------------|--------------------|-----------|--------------------|------------------|
| | 2015 | 2016 | 2015 | 2016 | |
| projecten kernvastgoed | | | | | |
| gedempt zuiderdiep | € 275.000 | | € | 22.000 € | 22.000 |
| Hanzeplein | € 82.500 | | € | 6.600 € | 6.600 |
| duinkerkenstraat, stadsbeheer | € 82.500 | | € | 6.600 € | 6.600 |
| projecten parkeergarages/maatschappelijk vastgoed | | | | | |
| parkeergarages | € 162.096 | | € | 31.102 € | 31.102 |
| sport | € 186.868 | | € | 26.168 € | 26.168 |
| wijkpost | € 132.000 | € 132.000 | € | 10.560 € | 21.120 |
| | € 298.650 | € 298.650 | € | 24.500 € | 48.000 |
| | € 1.012.000 | | € | 43.000 € | 43.000 |
| | € 47.000 | | € | 1.096 | |
| Totaal | € 2.278.614 € | € 430.650 € | € | € 171.676 € | € 204.590 |

Daarbij maken we onderscheid naar het kernvastgoed en het parkeergarages/maatschappelijk vastgoed.

Ten aanzien van het kernvastgoed wordt onderzocht of de gebouwen aan het Zuiderdiep, het Hanzeplein en bij stadsbeheer voorzien kunnen worden van led-verlichting.

De parkeergarages voorzien van led verlichting en bij het maatschappelijk vastgoed worden sporthallen en gymlokalen onderzocht op mogelijkheden van led verlichting en zonnepanelen. Daarnaast loopt er een groot onderzoek naar het toepassen van led verlichting op alle gemeentelijke sportvelden. Dit gaat in samenwerking met de WSR en dit wordt een van de eerste business cases nieuwe stijl. We werken samen integraal en kijken niet meer alleen naar de besparing op energie maar ook op die van onderhoud en beheer. Door de toepassing van led is het namelijk zo dat verlichting voorlopig niet hoeft te worden vervangen. Dat scheelt aanzienlijk op de onderhoudskosten. Op deze wijze wordt een aanvullende dekking gevonden om dit uit te kunnen voeren.

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

In bovenstaand overzicht staat alleen de besparing op energie. Bij de wijkpost Kardingse speelt iets soortgelijks. Op basis van alleen de energiebesparing is geen sluitende business case te maken om de verlichting te vervangen door led. Dit lukt wel wanneer we een deel van de besparing die op onderhoud gerealiseerd wordt kunnen gebruiken. We zijn in overleg of we gezamenlijk tot een project kunnen komen als we een deel van het onderhoudsbudget kunnen inzetten.

In totaliteit is de verwachte investering voor dit onderdeel geraamd op ruim € 2,709 miljoen. Een groot deel daarvan is bestemd voor de business case van de veldverlichting.

Samen met anderen (investeren in duurzame gebouwen):

De GrESCo helpt bij nieuwbouw en onderhoud van gemeentelijke vastgoedprojecten en van maatschappelijke organisaties die gebruik maken van het gemeentelijk vastgoed. Doordat de duurzame investeringen terug verdiend worden uit de energiebesparing kunnen we net een stapje verder gaan dan normaal gesproken zou kunnen binnen de financiële grenzen van de bouw- en onderhoudsprojecten; de GrESCo zorgt voor 'de duurzame kers op de taart'.

| samen met anderen | investering | | besparing | | 2017 e.v. |
|---|---------------|-------------|-----------|------------|-----------|
| | 2015 | 2016 | 2015 | 2016 | |
| projecten | | | | | |
| stadhuis | € 275.000 | | € | 22.000 € | 22.000 |
| energiebelsprong 24 grootverbruiker | € 150.000 | | | | |
| integrale verduurzaming stadhuis | | | | | |
| onderzoek nav wens colatiteaaccord | | | | | |
| dekking vanuit programma GGE | | | | | |
| Papiermolen | € 452.903 | € 257.000 | € | 42.871 € | 42.871 |
| aanpak isolatie zwembad, warmteterugwinning douches, zonnepanelen | | | | | |
| Biomassaketel Duinkerkenstraat | | € 472.500 | | | 45.000 |
| vervangen gasketels door biomassaketels bij stadsbeheer | | € 60.500 | | | 37.800 |
| groene daken en zonnepanelen | | € | | € | 4.840 |
| BAOPT | | € 60.500 | | € | 4.840 |
| aanleg systeem in Oosterpoort | | € 60.500 | | € | 4.840 |
| aanleg systeem zwembad de parrel | | € 330.000 | | € 26.400 € | 26.400 |
| aanleg systeem brandweerkazerne | | | | | |
| Multi Functionele Accommodatie de Wijert (nader te bepalen) | | | | | |
| school | | | | | |
| totaal | € 1.057.903 € | € 911.000 € | € | 91.271 € | 188.591 |

In dit onderdeel zitten de volgende projecten: het stadhuis, de onderzoekskosten naar de verduurzaming van 24 grootverbruikers, de papiermolen, biomassaketel Duinkerkenstraat, groene daken in combinatie met zonnepanelen, BAOPT en de MFA de Wijert. Hierna worden ze kort toegelicht:

Voor het stadhuis is in 2014 een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor het plaatsen van zonnepanelen op dit monument. Gebleken is dat het mogelijk is panelen te plaatsen op een aantal dakvlakken, uit het zicht. De uitvoering van dit werk willen we meenemen in een integrale business case:

isolatie, beglazing, etc. zijn zaken die meegenomen kunnen worden. Gezien de monumentale status van het stadhuis zal het een extra uitdaging zijn dit gebouw op de juiste manier te verduurzamen. De raming is nu nog indicatief. De komende periode krijgen we hier meer duidelijkheid in. Gezien de monumentale status zullen we deze integrale business case ook via college ter besluitvorming voorleggen.

In het coalitieakkoord is de wens uitgesproken om 24 gebouwen een labelsprong te laten maken naar label A. Dit jaar zetten we daar op in door dit te onderzoeken. Deze onderzoekskosten wordt gedragen door het programma "Groningen geeft energie". Zodra duidelijk is welke investering gedaan moet worden om deze wens uit te voeren komen we hier op terug met een aanvullende kredietaanvraag.

Bij het zwembad De Papiermolen dienen zich een aantal kansen aan: Doordat door de ringweg een riool verplaatst moet worden is dit een uitgelezen kans om het zwembad deels te verwarmen middels riothermie. Bij riothermie wordt warmte uit rioolbuizen "hergebruikt". Daarnaast willen we het hoofdbad gaan afdekken zodat warmte wordt vastgehouden, wordt warmte terugwonnen uit douchewater en worden collectoren geplaatst. Deze Businesscase is alleen mogelijk alsook het plan voor de renovatie gerealiseerd wordt.

We hebben bij verschillende locaties onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden van biomassaketels. Voor stadsbeheer zou dit een goede mogelijkheid zijn waarbij we met het snoeiafval uit de stad deze locatie kunnen verwarmen.

Bij diverse panden wordt gekeken naar de mogelijkheid van zonnepanelen in combinatie met groene daken. Dit wordt nog nader onderzocht op haalbaarheid. Voornamelijk is de besparing uit enkel energie te weinig om een sluitende business case te halen. We zijn aan het onderzoeken welke middelen hier ingezet kunnen worden zodat dit alsnog uitgevoerd kan gaan worden. Er zijn bijvoorbeeld subsidies beschikbaar voor de aanleg van groene daken. Uiteraard wordt in dit geval dan, omdat het om een aanvullende dekking gaat dan alleen uit energiebesparing, een aanvullend voorstel geschreven.

Voor een aantal panden wordt gekeken naar de mogelijkheden van een BAOPT-systeem. Het BAOPT-systeem is een luchtbehandeling systeem die gebaseerd is op een ongerichte luchtstroming door middel van overdruk in de betreffende ruimte. Het komt erop neer dat er zo min mogelijk luchtbewegingen zijn. Er ontstaat een homogene luchttopbouw. Zowel op het gebied van CO₂(luchtkwaliteit) als voor de temperatuur. Dit is comfortabel (geen tocht) en het werkt besparend op de stookkosten. Juist in gebouwen met grote ruimtes, waarbij relatief veel warmte verloren gaat, is dit een ideaal systeem. Bij de business case van de schouwburg wordt dit systeem ook aangelegd.

Tot slot wordt onderzocht op welke wijze de GrESCo een bijdrage kan leveren bij de nieuwbouw van de Multi Functionele Accommodatie (MFA) De Wijert.

In totaal is de geraamde investering in 2015 en 2016 ruim € 1,969 miljoen.

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

De verandering:

De GrESCo experimenteert met duurzame innovaties en wil in haar projecten, in navolging van het coalitieakkoord, op zoek naar andere manieren van samenwerking en cofinanciering dan we nu gewend zijn als gemeentelijke organisatie. Niet alleen met partijen buiten de gemeentelijke organisatie maar ook binnen de gemeente. We hebben afgelopen jaar ervaren dat er binnen de organisatie nog teveel sectoraal wordt gedacht en gewerkt. Zowel inhoudelijk alsook financieel. En het besef dat energie nodig is bij praktisch alles wat we doen maakt nog geen onderdeel uit van de werkwijze van onze organisatie. Willen we ons doel 'energieneutraal in 2035'; behalen dan is het nodig dat we als collega's integraal gaan samenwerken. Dit wordt onderschreven in het rapport "Groningen energieneutraal in 2035, realisatiegerichte evaluatie van het Groningse Energiebeleid", april 2015, dat door de rekenkamer geschreven is.

| de verandering | investering | | besparing | | 2017 e.v. |
|--|-------------|-----------------|-----------------|----------|-----------|
| | 2015 | 2016 | 2015 | 2016 | |
| omschrijving zonneweide westpoort communicatie | € | ntb 20.000 € | ntb 15.000 | ntb | |
| onderzoek versnelling duurzaamheid: | € | 55.000 € | 55.000 | | |
| grootschalig vervangen tl door led verlichting door medewerkers ledez TCO (onderhoud-beheer meenemen in besparing) financieringsconstructies/ cofinanciering samen met marktpartijen verduurzaming maatschappelijk vastgoed waarvan gebruiker energie betaald: Oosterpoort, scholen, etc onderzoek verfijning monitoringstelsel: invloed van het weer op het energieverbruik biomassa en werkgelegenheid verbreding taakveld gresco: energiegebruik buiten vastgoed: openbare verlichting, pompen etc etc. | | | | | |
| totaal | € | 75.000 € | 70.000 € | € | € |

In deze categorie is er vooral sprake van onderzoekskosten. Een uitzondering is de zonneweide Westpoort/Aduarddiepsterweg. Omdat dit project dusdanig anders is, en de dekking niet uit de huidige energiebudgetten komt wordt hiervoor een apart krediet aangevraagd. Ter indicatie gaat het om een investering van circa € 2,2 miljoen. Voor dit project is een SDE+ subsidie (Stimulering Duurzame Energieproductie) aangevraagd en toegekend. Deze subsidie compenseert het verschil tussen productiekosten en terugleververgoeding zodat toch een rendabele business case kan worden gemaakt. De kredietaanvraag wordt na de zomer van 2015 verwacht. Het gebied aan de Aduarddiepsterweg, waar dit park moet komen, maakt geen deel uit van een lopende grondexploitatie.

De onderzoeken naar de versnelling van duurzaamheidsmaatregelen richten zich vooral op een aantal initiatieven die het afgelopen jaar onder de aandacht zijn gekomen. Kunnen we nieuwe werkgelegenheid creëren voor de bewoners van onze stad? Door bijvoorbeeld het vervangen van verlichting door LED door medewerkers van Iederz te laten uitvoeren. Of kunnen we een droogmakerij oprichten om het snoeiafval van de afdeling stadsbeheer te verwerken tot

biomassa/houtsnippen ten behoeve van de bestaande en nieuwe biomassaketels? Daarnaast worden de eerste integrale business cases gemaakt waarbij ook de besparing op onderhoud en beheer wordt meegenomen. Op basis van deze ervaring wordt een nieuw kader gemaakt voor een integrale werkwijze waarbij energie, onderhoud en beheerbudgetten gezamenlijk ingezet kunnen worden op business case niveau. Financieringsconstructies en cofinanciering worden nader uitgewerkt. De vraag hiernaar zal steeds groter worden en sluit ook aan op de richting die het college aangegeven heeft in het coalitieakkoord 'voor de verandering'. Dit is een interessante vraag hoe we dit als organisatie concreet gaan uitwerken. Hoe kunnen we investeren in vastgoed waar we nog niet het energiebudget in beheer hebben? En hoe treden we op als GrESCO als het gaat om verduurzamen in openbare ruimte? Er wordt onderzocht hoe we ons monitoringsstelsel kunnen verfijnen en verbeteren. Door het gebruik van de slimme meter weten we wel wat het daadwerkelijk gebruik is maar niet wat de energieprestatie van een gebouw is. Immers door de weersinvloeden en de temperatuur verschilt het echte gebruik van jaar tot jaar. Om de effecten van onze ingrepen echt te kunnen meten is het nodig de het gebruik te zuiveren van externe invloeden.

3. Dekking en resultaat

De GrESCo voert het integrale energiemangement voor de gemeentelijke organisatie, beheert de energie budgetten, betaald de energiefacturen en zorgt dat door de monitoring en coördinatie het verbruik zoveel mogelijk wordt teruggebracht. De investeringen door de GrESCo worden terugverdiend door de besparing op de energierekening. Door de investeringen op het gebied van duurzaamheid, maar ook door monitoring en bijsturing valt deze rekening lager uit. In de tabellen van hoofdstuk 2 zijn de investeringen en de hiermee samenhangende besparingen omschreven.

Samengevat per taakveld:

| PROGRAMMA GrESCo: RAMING INVESTERING en BESPARING 2015-2017 | Investering per jaar: | | verwachte besparing per jaar: | | 2017 e.v. |
|---|-----------------------|--------------------|-------------------------------|------------------|------------------|
| | 2015 | 2016 | 2015 | 2016 | |
| TAAKVELDEN: | | | | | |
| basis op orde | € - | € 150.000 | € 274.000 | € 300.000 | € 300.000 |
| slim verzoeken | € 2.278.634 | € 430.650 | € - | € 171.626 | € 204.590 |
| samen met anderen | € 1.057.903 | € 911.000 | € - | € 91.271 | € 188.591 |
| de verandering | € 75.000 | € 70.000 | € - | € - | € - |
| Totaal bedrag per jaar | € 3.411.517 | € 1.561.650 | € 274.000 | € 562.897 | € 693.181 |
| INVESTERING CUMULATIEF | € 3.411.517 | € 4.973.167 | | | |

Omdat een besparing op energie veelal een jaar later ingeboekt kan worden zijn de besparingen behorende bij de investeringen over 2015 in 2016 zichtbaar. Voor 2015 en 2016 is de indicatie dat de investering € 4,973 miljoen bedraagt en is de besparing na alle maatregelen in 2017 begroot op € 693.000.

Als we deze besparing doorzetten over een totale looptijd van 20 jaar leveren de maatregelen zoals hier omschreven een besparing op van € 15,4 miljoen. Dat wordt natuurlijk grotendeels ingezet voor de aflossing van investeringen en bijkomende kosten maar de resultaten die al direct het eerste jaar ontstaan vormen zeker een buffer binnen de bestemmingsreserve. Daarnaast gaat het hier slechts om de resultaten van de investeringen en besparingen die we in 2015 en 2016 willen doen. Uiteraard gaan we de jaren daarna door met investeren in duurzaamheid waardoor de besparing op energie alleen maar gaat toenemen.

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCO

Afschrijven

In algemene zin wordt de investering wel gedeeld door de besparing om tot een afschrijvingstermijn te komen. Binnen de GrESCO doen we dat niet. Binnen de gemeente Groningen moeten we binnen vooraf vastgestelde termijnen afschrijven. Daarnaast zijn nog meer factoren waar rekening mee moet worden gehouden als rente en bijkomende kosten. De afschrijvingstermijnen ten behoeve van de GrESCO zijn onlangs aangepast in het financiële handboek. Indien er sprake is van een business case waarbij verschillende maatregelen zijn opgenomen maken we gebruik van een gemiddelde afschrijvingstermijn. De gehanteerde afschrijvingstermijnen zijn in de volgende tabel te zien en sluiten aan bij de in de financiële verordening en het handboek opgenomen termijnen:

| Afschrijvingstermijnen GrESCO | |
|-------------------------------|------|
| Maatregel | jaar |
| Isolatie | 30 |
| Led verlichting | 20 |
| Zonnepanelen | 20 |
| Installaties | 15 |
| Pompen | 15 |
| Dubbel glas | 15 |

Parameters

Naast de investering, dekking en afschrijvingstermijn wordt rekening gehouden met de effecten van inflatie en rente. Ook wordt rekening gehouden met de beheerskosten zoals de administratie en het opstellen van de business cases en de rapportage over de GrESCO. De volgende uitgangspunten worden daarbij gehanteerd:

| Parameters GrESCO | |
|-----------------------------|-----|
| rente | 3% |
| Inflatie personeel | 2% |
| energieprijsontwikkeling | 1% |
| Beheerkosten over besparing | 15% |

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

Anderere zaken:

- De rente op dit moment voor de gemeente is nog steeds laag. We volgen binnen de GrESCo het rente omslagpercentage van 3%. Dit percentage geldt voor 2015. Voor 2016 is deze interne rekenrente voor de gemeente Groningen gesteld op 2,5%, maar daar rekenen we op dit moment nog niet mee. Gezien de langere rekenperiode van 20 jaar hanteren we voor de veiligheid 3%. We leggen op deze manier een buffer aan voor de periode dat de rente weer gaat stijgen. Bij elke herziening zal de renteontwikkeling gevolgd worden en zo nodig worden aangepast.
- De inflatie over de personele kosten is gesteld op 2%.
- Inflatie over de investeringen worden niet gerekend. Dit gezien het moment van investeren in dit jaar danwel uiterlijk volgend jaar gepland is, voor wat betreft deze kredietaanvraag.
- De energieprijzontwikkeling is op 1% gezet. Dit is wat behoudend dan de eerdere insteek van de GrESCo waar bij werd uitgegaan van 3%. De energieprijzontwikkeling op de korte termijn staat echter stil. Op de langere termijn valt te verwachten dat deze weer mee gaat lopen met de normale inflatie. In onze business cases betekent een hogere energieprijz meer besparing. En dus meer dekking. Door nu een behoudende stijging aan te houden lopen we minder risico betreffende de dekking van de investeringen.
- De kosten van het beheer zijn gesteld op 15% over de verwachte besparing. Bij de huidige besparing ontstaat er ruim € 106.000 ruimte voor loonkosten (peildatum 2017). Naast de ontwikkelingen van de zonneweide en ontwikkelingen vanaf 2016 verwachten dat we met dit percentage van 15% toe te werken naar budget voor 2 a 3 fte.

In hoofdstuk vier wordt nader ingegaan op effecten van wijzigingen binnen de voornoemde parameters.

Resultaat

Het krediet voor de jaren 2015 en 2016 is € 4,973 miljoen nominaal. De energiebesparing die met deze investering bereikt wordt is € 693.000 nominaal. (excl. btw, excl. bijkomende kosten). Deze getallen zijn verwerkt in een dynamische berekening waar rekening wordt gehouden met rente, indexen en een looptijd van 20 jaar. Deze berekening, "financieel overzicht jaarplan 2015-2016" is op pagina 15 te vinden.

Wanneer uitgegaan wordt van een gemiddelde afschrijvingstermijn van 20 jaar over de investering van €4,973 dan resulteert dit in een kapitaallast in het tweede jaar van € 393.000. Reden om de investeringen in het tweede jaar te noemen en niet het eerste jaar is dat in het tweede jaar alle investeringen zijn gedaan. De verwachte besparing (geïndexeerd) die dit genereert is in 2017 (een jaar later) € 702.000. Ruim voldoende om de kapitaallasten en bijkomende kosten van de begeleiding te dekken.

Het resultaat gaat conform afspraak in de bestemmingsreserve GrESCo. Dit is de financiële buffer om toekomstige risico's af te dekken maar ook om de onderzoekskosten en personeelslasten voor te financieren die behoren tot de verschillende taakvelden van de GrESCo. De ervaring leert dat niet iedere business case uitgevoerd wordt terwijl hier wel kosten voor gemaakt worden.

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

FINANCIEEL OVERZICHT JAARPLAN 2015-2016

| | |
|-----------------------------|-------------|
| investering 2015 | € 3.411.517 |
| investering 2016 | € 1.581.050 |
| looptijd in jaren | 20 |
| restwaarde over investering | 0% |
| besparing in 2015 | € 274.000 |
| besparing in 2016 | € 562.897 |
| besparing in 2017 | € 693.181 |
| begeleidingskosten | 15% |
| rente | 3,00% |
| kostenstijging | 1,00% |
| energieprijsvervolmaking | 1,00% |

| jaar | investering | rente | kostenstijging | kapitaalmarkt | begeleiding | kostenstijging | total | total | besparing | index | besparing incl. index | saldo naar bestemmingsreserve |
|------|-------------|-----------|----------------|---------------|-------------|----------------|---------|-------------|-----------|-----------|-----------------------|-------------------------------|
| | | | 3% | | | 15% | 2% | 2% | | | 1% | |
| 2015 | € 3.411.517 | € 102.346 | € 3.513.863 | € 272.921 | € 3.513.863 | € 84.435 | € 1.689 | € 3.599.988 | € 274.000 | € 274.000 | € 274.000 | € 1.079 |
| 2016 | € 4.802.591 | € 144.078 | € 4.946.669 | € 392.776 | € 4.946.669 | € 104.388 | € 2.068 | € 5.053.125 | € 695.921 | € 748.710 | € 562.837 | € 86.778 |
| 2017 | € 4.553.933 | € 136.618 | € 4.690.551 | € 385.276 | € 4.690.551 | € 104.388 | € 2.068 | € 4.800.000 | € 701.550 | € 748.710 | € 562.837 | € 207.798 |
| 2018 | € 4.305.274 | € 129.158 | € 4.434.433 | € 377.817 | € 4.434.433 | € 104.388 | € 2.068 | € 4.540.000 | € 707.179 | € 748.710 | € 562.837 | € 222.087 |
| 2019 | € 4.056.616 | € 121.698 | € 4.178.315 | € 370.357 | € 4.178.315 | € 104.388 | € 2.068 | € 4.285.000 | € 712.808 | € 748.710 | € 562.837 | € 236.376 |
| 2020 | € 3.807.958 | € 114.238 | € 3.922.196 | € 362.897 | € 3.922.196 | € 104.388 | € 2.068 | € 4.030.000 | € 718.437 | € 748.710 | € 562.837 | € 250.665 |
| 2021 | € 3.559.300 | € 106.778 | € 3.666.078 | € 355.437 | € 3.666.078 | € 112.928 | € 2.260 | € 3.772.000 | € 724.066 | € 748.710 | € 562.837 | € 264.954 |
| 2022 | € 3.310.641 | € 99.319 | € 3.409.960 | € 347.978 | € 3.409.960 | € 112.928 | € 2.260 | € 3.518.000 | € 729.695 | € 748.710 | € 562.837 | € 279.243 |
| 2023 | € 3.061.983 | € 91.859 | € 3.153.842 | € 340.518 | € 3.153.842 | € 112.928 | € 2.260 | € 3.268.000 | € 735.324 | € 748.710 | € 562.837 | € 293.532 |
| 2024 | € 2.813.324 | € 84.400 | € 2.897.724 | € 333.058 | € 2.897.724 | € 112.928 | € 2.260 | € 3.018.000 | € 740.953 | € 748.710 | € 562.837 | € 307.821 |
| 2025 | € 2.564.666 | € 76.940 | € 2.641.606 | € 325.598 | € 2.641.606 | € 112.928 | € 2.260 | € 2.768.000 | € 746.582 | € 748.710 | € 562.837 | € 322.110 |
| 2026 | € 2.316.008 | € 69.480 | € 2.385.488 | € 318.139 | € 2.385.488 | € 112.928 | € 2.260 | € 2.518.000 | € 752.211 | € 748.710 | € 562.837 | € 336.399 |
| 2027 | € 2.067.349 | € 62.020 | € 2.129.370 | € 310.679 | € 2.129.370 | € 112.928 | € 2.260 | € 2.268.000 | € 757.840 | € 748.710 | € 562.837 | € 350.688 |
| 2028 | € 1.818.691 | € 54.561 | € 1.873.252 | € 303.219 | € 1.873.252 | € 112.928 | € 2.260 | € 2.018.000 | € 763.469 | € 748.710 | € 562.837 | € 364.977 |
| 2029 | € 1.570.033 | € 47.101 | € 1.617.134 | € 295.759 | € 1.617.134 | € 112.928 | € 2.260 | € 1.768.000 | € 769.098 | € 748.710 | € 562.837 | € 379.266 |
| 2030 | € 1.321.375 | € 39.641 | € 1.361.016 | € 288.299 | € 1.361.016 | € 112.928 | € 2.260 | € 1.518.000 | € 774.727 | € 748.710 | € 562.837 | € 393.555 |
| 2031 | € 1.072.716 | € 32.181 | € 1.104.897 | € 280.840 | € 1.104.897 | € 112.928 | € 2.260 | € 1.268.000 | € 780.356 | € 748.710 | € 562.837 | € 407.844 |
| 2032 | € 824.058 | € 24.722 | € 848.779 | € 273.380 | € 848.779 | € 112.928 | € 2.260 | € 1.018.000 | € 785.985 | € 748.710 | € 562.837 | € 422.133 |
| 2033 | € 575.399 | € 17.263 | € 592.661 | € 265.920 | € 592.661 | € 112.928 | € 2.260 | € 768.000 | € 791.614 | € 748.710 | € 562.837 | € 436.422 |
| 2034 | € 326.741 | € 9.802 | € 336.543 | € 258.461 | € 336.543 | € 112.928 | € 2.260 | € 518.000 | € 797.243 | € 748.710 | € 562.837 | € 450.711 |
| 2035 | € 78.083 | € 2.342 | € 80.425 | € 251.001 | € 80.425 | € 112.928 | € 2.260 | € 268.000 | € 802.872 | € 748.710 | € 562.837 | € 465.000 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 808.501 | € 748.710 | € 562.837 | € 479.289 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 814.130 | € 748.710 | € 562.837 | € 493.578 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 819.759 | € 748.710 | € 562.837 | € 507.867 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 825.388 | € 748.710 | € 562.837 | € 522.156 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 831.017 | € 748.710 | € 562.837 | € 536.445 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 836.646 | € 748.710 | € 562.837 | € 550.734 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 842.275 | € 748.710 | € 562.837 | € 565.023 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 847.904 | € 748.710 | € 562.837 | € 579.312 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 853.533 | € 748.710 | € 562.837 | € 593.601 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 859.162 | € 748.710 | € 562.837 | € 607.890 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 864.791 | € 748.710 | € 562.837 | € 622.179 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 870.420 | € 748.710 | € 562.837 | € 636.468 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 876.049 | € 748.710 | € 562.837 | € 650.757 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 881.678 | € 748.710 | € 562.837 | € 665.046 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 887.307 | € 748.710 | € 562.837 | € 679.335 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 892.936 | € 748.710 | € 562.837 | € 693.624 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 898.565 | € 748.710 | € 562.837 | € 707.913 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 904.194 | € 748.710 | € 562.837 | € 722.202 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 909.823 | € 748.710 | € 562.837 | € 736.491 |
| € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € 915.452 | € 748.710 | € 562.837 | € 750.780 |

4. Kansen en risico's

De werkwijze met de GrESCo vraagt om structurele keuzes over de manier waarop we de kansen en risico's gaan analyseren. Hoe anticiperen we op wijzigingen van de rente en de energieprijis, wat gebeurt er als er koude of juist milde winters zijn? Hier moeten het komende jaar een aantal structurele keuzes in worden gemaakt. Vooruitlopend hierop kunnen we wel een aantal zaken nader omschrijven waar we rekening mee moeten houden. In een aantal gevallen kan dat gekwantificeerd worden in het resultaat. In dit hoofdstuk gaan we daar op in. Daarbij maken we onderscheid tussen beïnvloedbare risico's en niet beïnvloedbare risico's. Risico's worden binnen de bestemmingsreserve opgevangen.

Niet beïnvloedbaar

Energieprijsontwikkeling

Een belangrijke factor is de ontwikkeling van de energieprijis. In de eerste opzet van de GrESCo stond deze parameter op 3% stijging per jaar. De afgelopen periode blijkt echter dat deze zich stabiliseert. Op de lange termijn verwachten we echter dat de energieprijis de inflatie weer zal gaan volgen. Om die reden kiezen we nu voor een 1% stijging voor de lange termijn. Wat belangrijker is, is om te weten wat de gevoeligheid is van fluctuaties bij deze parameter. 1% afwijking zorgt voor een afwijking van circa € 8.000 op de bespaarde energie in 2017. Deze afwijking kan ruimschoots worden opgevangen door het resultaat van € 210.000 in 2017. Hoewel het risico oploopt naarmate de jaren vorderen is het wel zo dat hierop bijgestuurd kan worden bij een volgende herziening.

Rente en inflatie over beheer

Een afwijking op de rente heeft een effect in de huidige begroting van circa € 45.000 per 1%. Stijgt de rente dan zal het resultaat teruglopen. De ROP voor 2016 is weliswaar lager (2,5%) maar of de rente de komende tijd nog terugloopt is onzeker. Reden om nu 3% te blijven hanteren is dat hiermee al enige reserve is ingebouwd. Overigens is het risico over rente aflopend gezien de afschrijvingen die plaats vinden. De invloed van wijzigingen op de inflatie over beheer is minimaal.

Weer

Een andere belangrijke factor is het feit dat energieverbruik sterk afhankelijk is van een factor waar we geen grip op hebben: het weer. Met een koude winter wordt meer energie verbruikt en zijn de kosten hoger. Omgekeerd levert het direct voordeel op. In de analyse van ons energieverbruik proberen we grip te krijgen op deze invloeden door het rekenen met graaddagen, windrichting en snelheid etc. Het doel is dit in 2015 verder te ontwikkelen. Daarmee kunnen we de werkelijke energiebesparing onder invloed van de maatregel inzichtelijk maken.

Beïnvloedbaar

Proces:

GrESCo is een nieuw initiatief binnen de gemeente. Dit zorgt soms voor een wat stroperige procesgang. Processen moeten helder worden gemaakt en het moet mogelijk gemaakt worden sommige maatregelen te treffen. Het afgelopen jaar is daar wel veel in duidelijk geworden zodat we daar wel meer op kunnen sturen. Voorbeeld is het aanpassen van het financiële handboek. Er zijn echter nog voldoende onderzoeksgebieden: hoe kunnen we co-financieren, hoe gaan we om met de besparingen die bij integrale business cases behaald worden op het onderhoud- en beheerbudgetten. Uitwerking hiervan kan vertragend werken op de uitvoering als kaders vooraf niet duidelijk zijn.

Monitoring en gedrag:

Uit Esight, onze software om gebruik van energie te monitoren, en door het monitoren van onze energiefacturen bepalen we of de prognoses wel gehaald worden. Afwijkingen kunnen worden geanalyseerd: ligt het aan het weer, of zijn er andere factoren. Gedrag kan een belangrijke reden zijn. We zien het als een taak van de GrESCo om daarin het initiatief te nemen om risico's op dit gebied zoveel mogelijk uit te sluiten en kansen te nemen.

Daarnaast gaan we middels ons communicatieplan het energiebewust zijn van de gebruikers van ons vastgoed proberen te beïnvloeden: de beste manier van bezuinigen op energie is immers het zo min mogelijk gebruiken van deze energie. Dit is vooral een kans.

Onderhouds- en beheerbudgetten:

In de financiële opzet zoals hier omschreven wordt nog geen rekening gehouden met de inzet van onderhouds- en beheerbudgetten. Daarover wordt immers altijd apart besloten. Door de verduurzaming gaat niet alleen de energierekening naar beneden maar worden ook de onderhoudskosten en beheerkosten verlaagd. Hierdoor worden de bedrijfskosten van de gemeentelijke organisatie verlaagd. Hier ligt een mooie kans.

Eenzijds kunnen niet sluitende business cases op deze wijze alsnog sluitend worden gemaakt maar wordt ook een bijdrage geleverd aan de bezuinigingstaakstelling op vastgoed. Per business case wordt bepaald wat de huidige energie en onderhouds- en beheerkosten zijn en wat de besparing op het energieverbruik en die op de onderhoud- en beheerkosten zijn na de duurzame investering. De revenuen welke nodig zijn om de business case sluitend te krijgen komen ten goede aan de GrESCo. De overige besparingen worden gebruikt voor de verschillende taakstellingen die moeten worden behaald buiten de GrESCo.

BIJLAGE



GrESCo

Groningse Energie Service Compagnie
Integraal investeren in verduurzaming
Ervaringen en plannen 2013 – 2017

 **stad.**



Inhoud

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

3

| | |
|---|-----------|
| Inleiding | 3 |
| Opdracht en uitgangspunten | 4 |
| Ervaringen en plannen | 5 |
| Geslaagde projecten | 5 |
| De basis op orde. <i>Meten is weten</i> | 6 |
| Slim vervangen. <i>Snel en simpel resultaten boeken</i> | 6 |
| Samen met anderen. <i>Investeren in duurzame gebouwen</i> | 6 |
| De verandering | 8 |
| Organisatie en financiering | 9 |
| Organisatie | 9 |
| Financiering | 9 |
| Projecten 2015 – 2017 | 11 |



Inleiding

Na een besluit daartoe van de gemeenteraad van Groningen is in 2013 de 'Groningse Energie Service Compagnie' (GrESCo) opgericht, met als doel het energiegebruik van het gemeentelijk vastgoed flink terug te brengen.

De stad Groningen wil in 2035 energieneutraal zijn. Om dat voor elkaar te krijgen is het onder andere nodig flink te besparen op energiegebruik van de circa 250 gemeentelijke gebouwen. Daartoe zijn alle energiebudgetten gebundeld en heeft de GrESCo de regie over het energiemanagement van alle gebouwen. Daarbij onderzoekt en adviseert de GrESCo hoe met een integrale benadering van verduurzaming en beheer extra voordelen behaald kunnen worden. De besparingen op energiekosten zetten we in voor extra investeringen in energiebesparende maatregelen.

Inmiddels heeft de GrESCo de eerste projecten uitgevoerd en ervaringen opgedaan. De eerste anderhalf jaar waren leerzaam, voor de medewerkers van de GrESCo zelf, maar ook voor de andere collega's die vanuit hun eigen vakdiscipline een bijdrage leveren. We hebben geconstateerd dat een werkwijze als met de GrESCo vraagt om andere financiële en organisatorische kaders en procedures dan we gewend zijn. Die veranderingen kosten meer tijd dan verwacht.

Het is ook duidelijk geworden dat investeringen in verduurzaming bijna altijd de moeite lonen. Niet alleen leiden ze tot minder energieverbruik maar ook tot besparingen op onderhoud en beheer. Hierdoor worden business cases die op basis van alleen de energiekosten niet rendabel zijn, toch mogelijk. Zo draagt integrale verduurzaming ook bij aan financieel gezondere vastgoedexploitaties. Een win-win situatie. Al

met al hebben we een goede start gemaakt en gaan we verder op de ingeslagen weg.

De manier waarop de gemeente Groningen met de GrESCo de verduurzaming van het gemeentelijk vastgoed aanpakt is niet onopgemerkt gebleven. Andere gemeentes zijn bij ons op bezoek geweest en wij zijn erop uit getrokken om gemeenten en provincies te informeren over onze aanpak. Dat doen we ook met dit boekje, met een terug- en een vooruitblik. Wat ging goed, waar liepen we tegenaan? Wat heeft extra aandacht nodig? En met welke projecten gaan we de komende periode concreet aan de slag?

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

6





Opdracht en uitgangspunten

Bij de start van de GrESCo heeft de gemeenteraad van Groningen de opdracht en uitgangspunten geformuleerd. In maart 2015 zijn die geactualiseerd.

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCO

8 Wat willen we bereiken?

Oprichting

De GrESCO heeft als opdracht het eigen vastgoed energieneutraal te maken; energieneutraal in 2035. Daarbij gaat het om het kernvastgoed en het maatschappelijk vastgoed dat langdurig in het bezit van de gemeente is. Het betreft ruim 250 gebouwen in eigendom/beheer. In een deel daarvan werken ambtenaren, in andere zijn maatschappelijke functies ondergebracht (welzijn, sport, onderwijs, cultuur).

De GrESCO heeft de opdracht om op organisatorisch en financieel innovatieve wijze het energie-gerelateerde deel van het gebouwenbeheer voor zijn rekening te nemen, en daarbij op organisatorisch en financieel innovatieve wijze te kijken hoe via integraal beheer winst kan worden behaald in energiegebruik en ook in praktische zin (beheer en onderhoud).

Door alle begrote budgetten uit de verschillende programmabegrotingen te bundelen en in een gesloten financiering onder te brengen kan de GrESCO investeren in energie besparen en duurzaam opwekken.

Uitgangspunten

- De GrESCO heeft het beheer over het totale gemeentelijke energiebudget.
- De GrESCO hanteert voor haar inkomsten het principe 'niet meer dan anders'. Dat wil zeggen dat GrESCO niet meer kost en uitgeeft dan dat er op dit moment aan energielasten wordt betaald. Door energie te besparen speelt GrESCO geld vrij om nieuwe investeringen te plegen.
- Voor het opzetten van dit meerjaren investerings- en uitvoeringsplan van de GrESCO hebben we de medewerking nodig van veel actoren. Dit vraagt om het andere manier

van werken en het bundelen van taken op basis van gedeelde ambities.

- Bij het opstellen van business-cases is een integrale benadering (kosten van energie, beheer en onderhoud) het uitgangspunt.
- De besparingen op energie zet de GrESCO in voor extra investeringen in energiebesparende maatregelen. Over de besteding van de gerealiseerde besparingen op onderhoud en beheer beslist het college per geval.

Werkwijze

De GrESCO werkt volgens de nieuwe manier van programmatisch werken. Dit betekent dwars door de organisatie heen, vanuit een zelfstandig projectbureau. Op termijn zal de GrESCO een plek krijgen in de gemeentelijke organisatie.

Werkterrein verbreden?

De GrESCO richt zich nu alleen nog op het gemeentelijk vastgoed. Komend jaar onderzoeken we of het wenselijk is als de GrESCO ook het integrale energiemangement op zich neemt van de overige energiegebruikers, zoals de kunstwerken, bruggen en de openbare verlichting.



10





Ervaringen en plannen

De GrESCo is ruim anderhalf jaar aan het werk met allerlei projecten en onderzoeken. Van simpel tot ingewikkeld. Van het beperken van het huidige energieverbruik, het vervangen van lampen en apparaten door energiezuinige varianten tot complexe en meerjarige projecten samen met anderen. Verspreid in dit boekje vindt u korte beschrijvingen van een aantal interessante projecten.

12 Waar staan we nu?

Hieronder informeren we u beknopt over onze ervaringen en plannen. We volgen daarbij de rubricering van onze viersporenaanpak:

- De basis op orde (meten is weten)
- Slim vervangen (snel en simpel resultaten boeken)
- Samen met anderen (investeren in duurzame gebouwen)
- De verandering

De basis op orde. *Meten is weten*

Binnen de GrESCo is het afgelopen jaar veel tijd gestoken in de controle en monitoring van het huidige energieverbruik en hier blijven we de komende jaren op inzetten. Immers, het vraagt personeel inzet maar geen investeringen om het huidige energieverbruik te verlagen. Doordat alle gemeentelijke gebouwen uitgerust zijn met slimme meters is tot op een kwartier nauwkeurig het energiegebruik te meten en kan hier gericht op worden gestuurd.

We controleren of de aansluitwaarden van de gebouwen overeen komen met die op de factuur en of de in rekening gebrachte piekbelasting klopt. We onderzoeken continu onderzocht in hoeverre het energieverbruik van een gebouw overeenkomt met wat er verwacht mag worden op basis van de aanwezige installaties en/of het gebruik van een gebouw. Door de intensivering van de controle en monitoring van het energieverbruik van het gemeentelijk vastgoed is de inschatting dat er een structurele besparing te realiseren is van circa 5% per jaar van het huidige energiegebruik.

Actiever communiceren

Het komende jaar zullen we een communicatieplan maken en onze collega's actiever informeren over het energiegebruik in hun gebouw om zo als organisatie bewuster te worden van ons energiegebruik.

Optimaliseren monitoring

Met een gespecialiseerd bedrijf uit de stad onderzoeken we op dit moment hoe we het monitoringssysteem van het energieverbruik kunnen optimaliseren door de weersinvloeden uit te sluiten in de analyses en monitoring. Pas met de toevoeging van deze informatie zijn we in staat om een goede, objectieve, inschatting te maken van het energieverbruik van een gebouw en of de berekende besparing echt gerealiseerd wordt. Ook bij nieuwbouwprojecten zijn we dan in staat te monitoren of het energieverbruik van een gebouw overeen komt met het vooraf aangegeven verbruik.

Slim vervangen. *Snel en simpel resultaten boeken*

We hebben onderzocht hoe we snel winst kunnen behalen zonder dat er drastisch ingegrepen hoeft te worden. Dat kan simpel door het vervangen van verlichting en apparaten door energiezuiniger alternatieven, door het beter inregelen en isoleren van technische installaties en het plaatsen van zonnepanelen. Het afgelopen jaar is de aandacht vooral gegaan naar gymlokalen, wijkposten en de verlichting van de sportvelden. We onderzoeken of het kostentechnisch verantwoord is de parkeergarages aan het Boterdiep en onder de Euroborg uit te rusten met ledverlichting. Het komende jaar blijven we alert op dit soort makkelijke ingrepen.

Laaggeschoolde werkgelegenheid

Verduurzamingsprojecten kunnen leiden tot extra laaggeschoolde werkgelegenheid. Een voorbeeld is het vervangen van de tl-verlichting in de gemeentelijke kantoren door led verlichting. Een tweede voorbeeld betreft de verbouw en het drogen van biomassa op niet gebruikte bedrijventerreinen. Door droge biomassa te gebruiken wordt het rendement van de biomassaketel met maar liefst 40% verhoogd. Met deze twee projecten willen we



in 2015 starten. Zo snijdt het mes aan twee kanten: we creëren extra werkgelegenheid voor een belangrijke doelgroep en we versnellen de verduurzamingsoperatie. In de komende periode gaan we proberen hierin extra resultaten te behalen.

Huishoudelijke apparaten

Behalve voor verlichting en verwarming gebruiken we ook energie voor computers, printers, koffiezetapparaten en koelkasten. Het jaarlijkse stroomverbruik voor de computers alleen bedraagt al meer dan honderdduizend euro. Daarom gaan we onderzoeken of voor deze 'huishoudelijke' apparaten energiezuiniger alternatieven beschikbaar zijn.

Samen met anderen. Investeren in duurzame gebouwen

Bij (groot) onderhoud of nieuwbouw van vastgoed onderzoeken we hoe we het gebouw zo energiezuinig mogelijk kunnen krijgen. Doordat investeringen in verduurzaming terugverdiend worden via energiebesparing kunnen we meer investeren dan normaal gesproken zou kunnen binnen de gebruikelijke financiële grenzen van de bouw- en onderhoudsprojecten. Zo zorgt de GrESCo voor 'de duurzame kers op de taart'.

Integrale benadering energie en beheerkosten

Het beste resultaat bereiken we met een integrale aanpak. Door de verduurzaming gaat niet alleen de energierekening naar beneden maar gaan ook de onderhoudslasten en beheerkosten van

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

14 Waar staan we nu?

een pand naar beneden. Het is dus niet meer dan logisch om niet alleen te rekenen met de besparing op het energieverbruik maar ook de besparing op de onderhoud- en beheerkosten mee te nemen in de rekensom. Deze revenuen worden nu nog niet meegenomen in de businesscases van de GrESCo. Door deze integrale werkwijze ontstaat niet alleen extra investeringsruimte, ook realiseren we extra besparingen op de bedrijfslasten van de gemeentelijke organisatie.

Een voorbeeld. Led-lampen hoeven maar één keer in de twintig jaar vervangen te worden. Bij de huidige lampen is dat eens in de 2 ½ jaar. Met led-lampen verlagen we dus ook de kosten voor onderhoud en beheer.

Voor de gemeentelijke panden die meer dan 10.000 kWh verbruiken is deze bundeling van budgetten echter pure noodzaak om duurzame investeringen mogelijk te maken. De prijs van elektriciteit voor een kleinverbruiker bedraagt circa € 0,23,- p/kWh, een grootverbruiker betaalt slechts een derde van deze prijs; namelijk € 0,08,- p/kWh. Deze prijs is simpelweg te laag om duurzame investeringen terug te kunnen verdienen uit de energiebesparing. Toch is ook de verduurzaming van deze grootverbruikers van energie goed mogelijk door niet alleen te rekenen met de besparing op het energieverbruik maar ook de besparing op de onderhoud- en beheerkosten tijdens de exploitatie mee te nemen in de rekensom. Kortom, om het optimale resultaat te behalen is er meer gelijkgerichtheid binnen de gemeentelijke organisatie nodig, over de grenzen van de gebruikelijke beleidsterreinen.

Centralisatie energiebudgetten

Op dit moment kunnen we jammer genoeg niet alle verzoeken om duurzame investeringen te financieren honoreren. Dit komt doordat de effectivering van de afspraken over centralisatie van alle energiebudgetten (en dus ook over de besteding van de opbrengsten uit

energiebesparing) meer voeten in aarde heeft dan verwacht. Het komende jaar moet de centralisatie van de energiebudgetten daadwerkelijk zijn beslag krijgen.

Maatschappelijk vastgoed

De gemeente heeft ook vastgoed dat ze verhuurt aan maatschappelijke organisaties. In veel gevallen betalen die huurders zelf de energierekening en vloeien de opbrengsten uit besparing rechtstreeks terug naar de huurder. Dit kan integraal energiemanagement compliceren. In de stad is ook veel maatschappelijk vastgoed waarvan de gemeente geen eigenaar (meer) is, zoals schoolgebouwen, buurthuizen, sportkantines e.d. In het licht van de doelstelling *Energie neutraal 2035* willen we ook deze gebouwen volgens de GrESCo-methodiek verduurzamen. Omdat de gemeente echter geen eigenaar is, is daarvoor een ander financieel-juridisch instrumentarium nodig. Momenteel wordt door Financiën en Treasury gewerkt aan alternatieven om maatschappelijke organisaties beter te kunnen faciliteren. Dit zou kunnen met een lening of een andere financiële constructie. Bij voorkeur in samenwerking met financiële marktpartijen zoals de Triodos bank of de SVN.

Samenwerken kennisinstellingen

Energie en energiebesparing zijn belangrijke thema's bij de Groningse kennisinstellingen. Verduurzaming gaat hand in hand met technische en sociale innovatie. De GrESCo zoekt actief de samenwerking met de Rijksuniversiteit, Hanzehogeschool en MBO-opleidingen, ook om kennisinstellingen in 'living labs' gelegenheid te bieden innovatieve verduurzamingsoplossingen in de praktijk uit te proberen en zo de positie van Groningen als *Energy City* verder te versterken. Momenteel inventariseren we samen met medewerkers en studenten van de Hanzehogeschool wat de 24 meest-energie-slurpende gebouwen van de gemeente zijn en wat de meest kansrijke en realistische scenario's zijn

voor het verduurzamen van deze gebouwen naar label A en welke investering daarmee gemoed zou zijn.

De verandering

Met de GrESCo heeft de gemeente Groningen ingezet op een nieuwe manier van werken, aansturen, financieren, verantwoorden en samenwerken. Dat is nodig om meerdere redenen. Om de doelstelling *Energieneutraal 2035* te kunnen halen, is het beslist noodzakelijk ons duurzaamheidsprogramma te versnellen en op te schalen. Dat vereist centrale sturing en een integrale aanpak. Een tweede belangrijke reden ligt in de veranderende rol van de gemeentelijke overheid, waarbij we in een eerder stadium, vaker en nadrukkelijker in co-productie en co-financiering gezamenlijk optrekken met andere maatschappelijke partijen. Met de GrESCo denken we op een effectieve wijze vorm te kunnen geven aan de beoogde en noodzakelijke veranderingen. In de eerste anderhalf jaar is gebleken dat deze veranderingen soms meer tijd vragen dan we dachten, maar ook dat ze wezenlijk bijdragen aan de gestelde doelen. Daarom gaan we gestaag door op de ingeslagen weg.



16





18 Hoe gaan we te werk?

Organisatie

Voor de beste resultaten is een integraal aanpak vereist. Daarom wordt nog nadrukkelijker de afstemming gezocht met de andere bedrijfsonderdelen en sluiten we in 2015 aan op de meerjaren onderhoudsbegroting van de afdeling Vastgoedmanagement.

De GrESCO functioneert nu nog een als een zelfstandig projectbureau, dwars door de gehele gemeentelijke organisatie. Bij de start van de GrESCO is besloten de GrESCO op termijn te integreren binnen de gemeentelijke organisatie. In 2015 willen we in beeld brengen hoe dat het best zou kunnen.

Financiering

De GrESCO is verantwoordelijk voor het integraal energiemanagement van het

gemeentelijke vastgoed en beheert het totale energiebudget. Dit geld wordt gebruikt voor twee doelen: de betaling van de energierekening, en de financiering van duurzame, energiebesparende investeringen in gemeentelijk vastgoed. Ook worden de organisatielasten van de GrESCO uit de gerealiseerde besparingen gefinancierd.

Business case

Tot nu toe maken we per GrESCO-project een business case, met informatie over de hoogte van de investering is, welke energiebesparing dit oplevert en in hoeveel jaren de investering wordt terugverdiend. Voor elk project wordt bij college en raad een uitvoeringskrediet aangevraagd. In de beginfase van GrESCO, toen er nog niet voldoende plannen waren om een jaarplan op te stellen, lag deze werkwijze voor de hand. Maar nu niet meer.

Jaarkrediet

Vanaf 2015 gaan we werken op basis van een jaarplan en jaarkredieten. Een belangrijk voordeel van een jaarkrediet is dat we sneller kunnen werken omdat besluitvorming en verantwoording één per jaar plaats vindt. Intern blijft de GrESCO werken met business cases per project. Het harde criterium voor iedere business case is en blijft dat deze kostenneutraal uitgevoerd moet worden. Als de beoogde investering te weinig rendement oplevert wordt deze niet uitgevoerd.

Scherper anticiperen op risico's en kansen

De financiële resultaten van GrESCO worden mede bepaald door de prijsontwikkelingen op de energie- en kapitaalmarkt. Ook het weer speelt een rol. Bij warme winters levert energiebesparing relatief minder op dan in koude. De werkwijze met de GrESCO vraagt om structurele keuzes over hoe we deze en andere risico's en kansen analyseren en erop anticiperen. Hiervoor ontwikkelen we een methodiek.

Zonnepanelen op het stadhuis

Op verzoek van de gemeenteraad heeft de GrESCO onderzoek gedaan naar zonnepanelen op het monumentale Groningse stadhuis. De conclusie was dat ze geplaatst kunnen worden aan de binnenzijde van de dakvlakken. De komende tijd werken we dit verder uit in een integrale businesscase waarbij we ook optimalisatie van de isolatie, ventilatie en verwarming meenemen. Een eerste stap in de verduurzaming van een icon in de stad!



Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

Hoe gaan we te werk? 19

| PROGRAMMA GrESCo RAAMING INVESTERING en BESPARING 2015-2017 | Investering per jaar | | | geactualiseerde besparing per jaar | | |
|---|----------------------|--------------------|--------------------|------------------------------------|--------------------|--------------------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2015 | 2016 | 2017** |
| TAAKVELDEN: | | | | | | |
| beek op orde | € | € 150.000 | € 175.000 | € 299.000 | € 299.000 | € 299.000 |
| sloot vervangen | € 1.611.500 | € 771.500 | € - | € 43.000 | € 122.200 | € 166.900 |
| schot met anderen | € 398.000 | € 661.000 | € 529.500 | € 8.326 | € 91.000 | € 163.980 |
| de verandering | € 70.000 | € 2.265.000 | € 60.000 | € | € 275.000 | € 275.000 |
| Totaal bedrag per jaar | € 2.099.500 | € 3.847.500 | € 764.500 | € 350.326 | € 787.200 | € 704.880 |
| INVESTERING CUMULATIEF | € 2.099.500 | € 5.947.000 | € 6.711.500 | | | |
| BESPARING CUMULATIEF | | | | € 350.326 | € 1.137.528 | € 2.043.406 |

Indicatie van de verwachte investeringen en besparingen.

Een nauwkeuriger raming zal medio mei 2015 worden opgenomen in het voorstel aan de raad om met een jaarkrediet te gaan werken.

Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo

20





5

Projecten 2015 – 2017

In het jaarplan beschrijven we de projecten en onderzoeken die de komende tijd op het programma staan. Over de interessantste informeren we u hier alvast.

22 Wat gaan we doen?

Led-verlichting sportvelden

Bij led-verlichting op sportvelden komt meer kijken dan gedacht. De voetbalbond stelt bepaalde eisen, investeringen zijn relatief fors en de techniek is in ontwikkeling. Reden om eerst een pilot uit te voeren, samen met de hiervoor overgekomen Zuid-Koreaanse leverancier, de importeur en installateur. Na de nodige metingen en aanpassingen bleek de led-verlichting aan alle eisen te voldoen en een prachtige kans te bieden om niet alleen op energie maar ook flink op beheer en onderhoud te besparen. In 2015 wordt deze business case ter besluitvorming aangeboden.

Renovatie Stadsschouwburg

Het komende jaar renoveren we de stadsschouwburg. De GrESCo neemt de duurzame investering voor haar rekening. Het pand krijgt dakisolatie en isolerende beglazing. Ook komt er een betere luchtbehandeling, waardoor niet alleen het energieverbruik van de schouwburg daalt maar ook het comfort van de bezoekers verbetert.

Led-verlichting sportvelden

In 2014 was er een pilot naar de vervanging van traditionele verlichting door ledverlichting op sportvelden. Dat onderzoek maakte duidelijk dat er flinke besparingen in het verschiep liggen. De plannen voor het vervolg vereisen een forse investering van € 920.000. Die is rendabel als we alle gebruikskosten in beschouwing nemen. De jaarlijkse energiebesparing bedraagt circa € 40.000. De besparing op onderhoud en beheer is geraamd op circa € 100.000, totaal dus € 140.000. Voor de aflossing van de investering is een bedrag nodig van circa € 70.000. Een win-win situatie dus.

Renovatie openluchtzwembad De Papiermolen

In 2015 renoveren we openluchtzwembad De Papiermolen. Vanwege de aanpassingen aan de nabijgelegen Zuidelijke ringweg moet het riool worden verlegd. Dit biedt de kans om het zwembad af te dekken en te verwarmen via riothermie en een warmtepomp. Onderzoek hiernaar ronden we af in het voorjaar van 2015. De douches verduurzamen we met zonneboilers, zonnepanelen en DoucheWarmteTerugwinningssystemen.

Biomassaverwarming zwembad De Parrel

De verwarmingsinstallatie van zwembad de Parrel is aan vervanging toe. Met het gemeentelijke warmtebedrijf Warmtestad maken we de overstap naar een biomassaketel. In de



toekomst kan het zwembad worden aangesloten op het geothermie-warmtenet.

Groene daken, zonnepanelen, zonneweide

Het komende jaar realiseren we een aantal projecten met groene daken in combinatie met zonnepanelen. Deze combi-daken leveren duurzaam energie en verbeteren het klimaat in de stad door de buffering van regenwater en het binden van fijn-stof. Met de lokale energiecoöperatie Grunneger Power leggen we een zonneweide van 3 hectare aan op bedrijventerrein Westpoort. Grunneger Power levert stroom aan bewoners van de stad. Wij gebruiken de stroom voor eigen gebruik.



Raadsvoorstel - Jaarkrediet 2015-2016 GrESCo



Contact

Gemeente Groningen
GrESCo
Hanzeplein 120
Postbus 400
9700 AK Groningen
050 367 81 11
info@groningen.nl

Maart 2015

Bijlage - Meerjarenplan Gresco 2015-2017

Onderwerp Informeren over Meerjarenplan GrESCO 2015-2017

Steller Bert Horst



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 3678723 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk 4913145

Datum 20-03-2015 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Inleiding

Middels deze brief informeren we uw raad over het besluit van het college inzake de Groningse Energie Service Compagnie (GrESCO).

De GrESCO heeft over het afgelopen jaar gerapporteerd en een doorkijk voor de komende jaren omschreven in het rapport "Gresco, Groningse Energie Servicecompagnie: meerjarenplan 2015-2017". Dit rapport willen we ter informatie aan uw raad voorleggen. Daarbij is over dit rapport en een aantal andere zaken een aantal besluiten genomen.

Het college heeft besloten het meerjarenplan 2015-2017 van de Groningse Energie Service Compagnie (GrESCO) vast te stellen. Daarnaast kiezen we voor een integrale benadering binnen de GrESCO (dekking uit de kosten van energiebesparing, maar ook uit beheer en onderhoud). Wij willen ook gaan werken met een jaarkrediet. Deze jaarkredietaanvraag kan uw raad in juni tegemoet zien.

Informatie

In 2011 is het Masterplan Groningen Energieneutraal opgesteld en vervolgens het uitvoeringsprogramma "Groningen geeft energie". In september 2013 heeft de gemeenteraad het besluit genomen de 'Groningse Energie Service Compagnie' (GrESCO) op te richten en de energie budgetten van de verschillende bedrijfsonderdelen te centraliseren. De GrESCO is verantwoordelijk voor het integraal energiemanagement van het gemeentelijke vastgoed en beheert het totale energiebudget. Dit geld wordt gebruikt voor twee doelen: de betaling van de energierekening en de financiering van duurzame, energiebesparende investeringen in gemeentelijk vastgoed.

Bijlage - Meerjarenplan Gresco 2015-2017

Het afgelopen jaar heeft de GrESCO de eerste projecten uitgevoerd en ervaringen opgedaan; een uiterst leerzaam jaar. We hebben geconstateerd dat een werkwijze als met de GrESCO tot de gewenste resultaten leidt maar dat dit wel vraagt om een aanpassing van de financiële en organisatorische kaders zoals nu door de gemeentelijke organisatie gehanteerd worden. In het bijgevoegde meerjarenplan 2015-2017 worden de ervaringen over 2014 gedeeld en wordt de inzet voor de komende periode bepaald. Het blijkt dat de beste resultaten gerealiseerd worden wanneer projecten integraal benaderd worden zoals ook al omschreven staat in het coalitieakkoord 'Voor de Verandering': "We laten zien dat duurzaam ook minder duur is door bij investeringen de kosten en baten over de gehele looptijd mee te nemen".

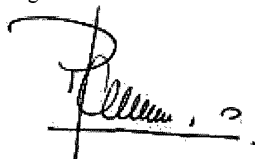
De ervaring van het eerste jaar laat zien dat, ook als duurzaamheidsinvesteringen niet altijd uitgevoerd kunnen worden als de dekking enkel uit de energiebesparing bestaat, dit wel kan wanneer de besparingen op de onderhoud- en beheerkosten gedurende de exploitatieperiode worden meegenomen. De huidige sectorale werkwijze belemmert deze werkwijze en beperkt het aantal projecten dat gerealiseerd kan worden maar zorgt ook voor een lagere besparing op de bedrijfskosten dan mogelijk is. Door vanaf nu de projecten integraal te benaderen en niet alleen te kijken naar de investering en besparing op energie, maar ook naar de effecten op de exploitatie van het gemeentelijk vastgoed en de daarmee samenhangende budgetten voor onderhoud en beheer. Op deze wijze wordt, naast een versnelling van de duurzaamheidsingrepen, ook bijgedragen aan andere doelstellingen binnen de gemeente.

Tot nu toe wordt er per project een business case geschreven waarin aangegeven wordt wat de hoogte van de investering is, welke energiebesparing dit oplevert en in hoeveel jaren de investering wordt terugverdiend. Voor elk project wordt via het college en raad een uitvoeringskrediet aangevraagd; ook voor de kleinere investeringen. Dit leidt een hoge organisatiedruk. Vanaf nu willen we gaan werken met een jaarlijks krediet waardoor de organisatiedruk van de besluitvorming verlaagd wordt en deze tijd ingezet kan worden voor een versnelde uitvoering van duurzame maatregelen. Het voorstel met de kredietaanvraag wordt voor de zomer ter besluitvorming aan de raad aangeboden.

Om panden te verduurzamen en energiezuinig te maken van de partijen die 'gemeentelijk' vastgoed gebruiken maar zelf de energierekening betalen voldoet het bestaande gemeentelijk financiële kader niet. Om onze duurzaamheidsambities te realiseren en versnellen zijn nieuwe kaders nodig. Het afgelopen jaar is hier meerdere malen over gesproken met de betrokken bedrijfsonderdelen. Momenteel wordt door Financiën en Treasury gewerkt aan een kader voor het verlenen van leningen aan derden; de GrESCO wordt hierin meegenomen.

Wij vertrouwen erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Bijlage - Meerjarenplan Gresco 2015-2017

BIJLAGE

GrESCo:

GRONINGSE ENERGIE SERVICE COMPAGNIE: meerjarenplan 2015-2017

Bijlage - Meerjarenplan Gresco 2015-2017

INHOUD

1. Stand van zaken
2. Taakvelden Gresco
 - Basis op orde
 - Slim vervangen
 - Samen met anderen
 - De verandering
3. Programma 2015-2017
 - Financiering
 - Risico's en kansen
4. Vervolg
 - Plaats in de organisatie
 - Jaarlijkse verantwoording en actualisatie programma

Bijlage: programma GrESCo: raming investering en besparing 2015-2017

Bijlage - Meerjarenplan Gresco 2015-2017

1. STAND VAN ZAKEN

In 2011 is het Masterplan Groningen Energieneutraal opgesteld en vervolgens het uitvoeringsprogramma "Groningen geeft energie". In september 2013 heeft de gemeenteraad het besluit genomen de 'Groningse Energie Service Compagnie' (GrESCO) op te richten en de energie budgetten van de verschillende bedrijfsonderdelen te bundelen. De GrESCO is verantwoordelijk voor het integraal energiemangement van het gemeentelijk vastgoed en beheert het totale energiebudget. Dit geld wordt gebruikt voor twee doelen: de betaling van de energierekening, en de financiering van duurzame, energiebesparende investeringen in gemeentelijk vastgoed. Besparingen op de energierekening zetten we in voor extra investeringen in energiebesparende maatregelen. Ook worden de organisatielasten van de GrESCO uit de gerealiseerde besparingen gefinancierd. Zo kunnen we zonder extra begrotingsmiddelen toch investeren in verduurzaming van ons vastgoed. Via de GrESCO willen we de circa 250 gemeentelijke gebouwen voor 2035 energieneutraal maken. Per gebouw of groep gebouwen maakt de GrESCO een kostendekkende business case en legt deze voor aan de raad.

Het afgelopen jaar heeft de GrESCO de eerste projecten uitgevoerd en ervaringen opgedaan; een uiterst leerzaam jaar. Niet alleen voor de medewerkers van de GrESCO maar ook voor de andere collega's die vanuit hun eigen vakdiscipline een bijdrage leveren. We hebben geconstateerd dat een werkwijze als met de GrESCO vraagt om een aanpassing van de financiële, en organisatorische kaders zoals nu door de gemeentelijke organisatie gehanteerd worden. Deze aanpassing kost de verantwoordelijke bedrijfsonderdelen meer tijd dan verwacht. Ook de bundeling van de verschillende energiebudgetten en de inrichting van de benodigde projectadministratie vergt meer tijd dan ingeschat. Deze zaken moeten het komende jaar gerealiseerd worden zodat de GrESCO het geplande programma kan uitvoeren.

Ook is duidelijk geworden dat bij een substantieel aantal projecten de duurzame investeringen niet alleen leiden tot een verlaging van het energieverbruik maar ook resulteren in lagere onderhoud- en beheerlasten. Dit levert een extra financiële meevaller op naast de verlaging van de energierekening en worden de bedrijfskosten van het gemeentelijk vastgoed verlaagd. Ook worden hierdoor business cases die niet kostenneutraal uitgevoerd kunnen worden, wanneer alleen naar de besparing op energie wordt gekeken, wel realiseerbaar. Deze integrale benadering biedt de kans een extra bijdrage te leveren aan de bezuinigingstaakstelling voor het gemeentelijk vastgoed. Kortom, een win-win situatie.

Naast de GrESCO heeft ook het Shared Service Centrum (SSC) het eerste jaar erop zitten. Een van de belangrijke taken voor het komende jaar binnen het SSC is de oprichting en vormgeving van de gemeentelijke vastgoedorganisatie. In dit proces wordt ook onderzocht wat de meest geschikte positie van de GrESCO binnen de gemeentelijke organisatie is.

De manier waarop de gemeente Groningen de verduurzaming van het gemeentelijk vastgoed aanpakt door de oprichting van de Groninger Energie Service Compagnie is niet onopgemerkt gebleven. Andere gemeentes zijn op bezoek geweest voor nadere uitleg waaronder de gemeente Almere en ook zijn de medewerkers van de Gresco uitgenodigd door de provincie Groningen en Friesland om andere gemeentes te informeren over onze aanpak. Al met al hebben we een goede start gemaakt en gaan we verder op de ingeslagen weg.

Bijlage - Meerjarenplan Gresco 2015-2017

2. TAAKVELDEN GRESKO

Het afgelopen jaar heeft de GRESKO 'warm gedraaid' met een aantal projecten en onderzoeken waaronder:

- de financiering van verduurzaming van het nieuw gebouwde buurthuis in het Bessemoerpark;
- de renovatie en verbouw van de aula op begraafplaats de Selwerderhof;
- naar aanleiding van een motie van de gemeenteraad tot het plaatsen van zonnepanelen op het stadhuis is onderzocht wat de (on)mogelijkheden zijn dit op een monument te doen;
- een pilot voor vervanging van de huidige verlichting op de sportvelden door led verlichting;
- het isoleren van appendages bij een 11 tal gemeentelijke gebouwen;
- een pilot met sportvereniging Lycurgus om te onderzoeken op welke wijze de gemeente maatschappelijk organisaties die zelf de energierekening betalen ondersteund kunnen worden bij hun duurzame ambities.

Op basis van de projecten en onderzoeken van het afgelopen jaar is een onderverdeling gemaakt van de werkzaamheden van de GRESKO. Dit gaat van simpel tot ingewikkeld. Van het beperken van het huidige energieverbruik, het vervangen van zaken voor energiezuinige varianten tot projecten die samen met anderen uitgevoerd worden en een ruime voorbereidingstijd vergen voordat tot realisatie kan worden overgegaan. Deze taakvelden zijn:

Basis op orde:

Binnen de GRESKO is het afgelopen jaar veel tijd gestoken in de controle en monitoring van het huidige energieverbruik en hier blijven we de komende jaren op inzetten. Immers, het vraagt personele inzet maar geen investeringen om het huidige energieverbruik te verlagen. Doordat alle gemeentelijke gebouwen uitgerust zijn met slimme meters is tot op een kwartier nauwkeurig het energiegebruik te meten en kan hier gericht op worden gestuurd. Er wordt gecontroleerd of de aansluitwaarden van de gebouwen overeen komen met die op de factuur. Er wordt gekeken of de in rekening gebrachte piekbelasting klopt. En er wordt continu onderzocht in hoeverre het energieverbruik van een gebouw overeen komt met wat er verwacht mag worden op basis van de aanwezige installaties en/of het gebruik van een gebouw. Ook worden onze collega's het komende jaar geïnformeerd over de werkzaamheden van de GRESKO waardoor we als organisatie bewust worden van ons gebruik. Door de intensivering van de controle en monitoring van het energieverbruik van het gemeentelijk vastgoed is de inschatting dat er een structurele besparing te realiseren is van circa 5% per jaar van het huidige energiegebruik.

Slim vervangen:

We hebben onderzocht wat de snelle winsten zijn die we kunnen behalen door slimme aanpassingen en vervangingsinvesteringen in het gemeentelijk vastgoed. Simpel het vervangen van zaken die een bijdrage leveren aan de verduurzamingsopgave zonder dat er drastisch ingegrepen hoeft te worden. Kansrijk zijn de toepassing van led verlichting, het inregelen van technische installaties, het plaatsen van zonnepanelen en het isoleren van appendages. Het afgelopen jaar is de aandacht gegaan naar business cases voor gymlokalen, wijkposten en de verlichting van de sportvelden. Op dit moment wordt onderzocht of het kostentechnisch mogelijk is de parkeer garages aan het Boterdiep en onder de Euroborg uit te rusten met Led verlichting. Maar er wordt door de gemeentelijke organisatie niet alleen energie gebruikt voor de verlichting en de verwarming van de gebouwen. De medewerkers gebruiken computers, in kantines staan koelkasten en er op iedere gang staan koffiezetapparaten en printers. Het jaarlijkse stroomverbruik voor de computers alleen bedraagt al meer dan €100.000,- per jaar. Het loont dan ook de moeite om te onderzoeken of voor de genoemde apparaten hier energiezuinige alternatieven voor te krijgen zijn. Het komende jaar wordt verder gekeken waar de kansen liggen om een versnelling te realiseren van dit soort makkelijke ingrepen.

Samen met anderen:

De GRESKO helpt bij nieuwbouw en onderhoud van gemeentelijke vastgoedprojecten en van maatschappelijke organisaties die gebruik maken van het gemeentelijk vastgoed. Doordat de duurzame investeringen terug verdiend worden uit de energiebesparing kunnen we net een stapje verder gaan dan normaal gesproken zou kunnen binnen de financiële grenzen van de bouw- en onderhoudsprojecten; de GRESKO zorgt voor 'de duurzame kers op de taart'. Op dit moment kunnen we jammer genoeg niet alle verzoeken om duurzame investeringen te financieren honoreren. Iedere business case dient kostenneutraal uitgevoerd te worden en moet terug verdiend worden uit de gerealiseerde energiebesparing. De revenuen vloeien naar de bestemmingsreserve. Hiermee worden risico's afgedekt en kunnen andere investeringen gefinancierd worden.

Bijlage - Meerjarenplan Gresco 2015-2017

Zolang de energie budgetten binnen de gemeente niet gebundeld zijn en onder de verantwoordelijkheid van de GrESCO gebracht zijn dan is dit niet mogelijk. Ook wanneer een maatschappelijke organisatie zelf de energierekening betaald heeft de GrESCO hier geen grip en sturing op en vloeit de gerealiseerde besparing niet naar de bestemmingsreserve. Het komende jaar moeten de energiebudgetten daadwerkelijk gecentraliseerd worden; dit conform het raadsbesluit van september 2013. Ook moet het kader bepaald worden waarbinnen de GrESCO in staat gesteld wordt maatschappelijke organisaties, die zelf de energierekening betalen, te faciliteren. Dit kan door een verrekening met een verstrekte subsidie; een aanpassing van het huurcontract of mogelijk het verstrekken van een lening. Door de vaststelling van de spelregels kan verder invulling gegeven worden aan de verduurzamingsambitie zoals omschreven in het coalitieakkoord 'voor de verandering'.

De verandering:

De GrESCO experimenteert met duurzame innovaties en wil in haar projecten, in navolging van het coalitieakkoord, op zoek naar andere manieren van samenwerking en cofinanciering dan we nu gewend zijn als gemeentelijke organisatie. We richten ons het komende jaar op de volgende zaken:

- Het meest optimale resultaat wordt bereikt door uit te gaan van een integrale aanpak. Door de verduurzaming gaat niet alleen de energierekening naar beneden maar worden ook de onderhoudskosten en beheerkosten van een pand verlaagd. Het is dus niet meer dan logisch om niet alleen te rekenen met de besparing op het energieverbruik maar ook de besparing op de onderhoud- en beheerkosten mee te nemen in de rekensom. Deze rekeningen worden nu nog niet meegenomen in de business-cases van de GrESCO. Door deze integrale werkwijze ontstaat niet alleen extra investeringsruimte, ook worden en hogere besparingen gerealiseerd waardoor de bedrijfslasten van de gemeentelijke organisatie verlaagd worden. Voor de gemeentelijke panden die meer dan 10.000 kWh verbruiken is deze bundeling van budgetten echter pure noodzaak om duurzame investeringen mogelijk te maken. De prijs van elektriciteit voor een klein verbruiker bedraagt circa €0,23,- p/kWh, een groot verbruiker betaalt slechts 1/3 van deze prijs; namelijk €0,08,- p/kWh. Deze prijs is simpelweg te laag om duurzame investeringen terug te kunnen verdienen uit de energiebesparing die gerealiseerd wordt. Toch is ook de verduurzaming van deze grootverbruikers van energie goed mogelijk. Dit door niet alleen te rekenen met de besparing op het energieverbruik maar ook de besparing op de onderhoud- en beheerkosten tijdens de exploitatie mee te nemen in de rekensom. Een voorbeeld daarvan is dat bij de vervanging van de huidige verlichting door led in het gemeentelijk vastgoed nog maar 1X per 20 jaar een lamp vervangen hoeft te worden. Nu is dat nog eens in de 2 ½ jaar. Door een integrale, in plaats van de huidige sectorale, benadering worden de energielasten verlaagd maar worden ook de kosten voor onderhoud en beheer terug gebracht. De gerealiseerde besparingen komen niet alleen ten goede aan de GrESCO maar kunnen ook worden gebruikt voor de verschillende taakstellingen die moeten worden behaald buiten de GrESCO. Kortom, om het optimale resultaat te behalen is er meer gelijk gerichtheid binnen de gemeentelijke organisatie zelf nodig over de beleidsterreinen heen. Samen met de afdeling Vastgoedmanagement en andere bedrijfssonderdelen wordt overlegd hoe deze werkwijze geïmplementeerd wordt.
- Het intensiveren van de samenwerking met andere partijen waaronder de kennisinstellingen in de stad. Samen met medewerkers en studenten van Entrence van de Hanzehogeschool wordt geïnventariseerd wat de 24 energie slurpende gebouwen van de gemeente zijn, wat de meest kansrijke en realistische scenario's zijn voor het verduurzamen naar label A en welke investering hiermee gemoeid is.
- Er wordt onderzocht wat de kansen zijn om nieuwe laag geschoolde werkgelegenheid te creëren voor inwoners van de stad en deze mensen te betrekken bij de verduurzamingsdoelstelling van de gemeente. De eerste 2 projecten waar we aan denken zijn:
 - De grootschalige vervanging van de tl verlichting in de gemeentelijke kantoren door led verlichting. Dit zijn werkzaamheden die op meerdere plaatsen in Nederland door de medewerkers van organisaties vergelijkbaar met iederz uitgevoerd worden.
 - De verbouw en drogen van biomassa op niet gebruikte bedrijventerreinen levert niet alleen duurzame warmte maar kan ook nieuwe werkgelegenheid bieden aan het personeel van organisaties als iederz. Door droge biomassa te gebruiken wordt het rendement van de biomassaketel met maar liefst 40% verhoogd.
- Om panden te verduurzamen en energiezuinig te maken van de partijen die 'gemeentelijk' vastgoed gebruiken maar zelf de energierekening betalen voldoet het bestaande gemeentelijk financiële kader niet. Dit is in het coalitieakkoord onderkend. Hierin wordt aangegeven dat cofinanciering en een creatieve omgang met regelgeving en voorwaarden daarbij veel mogelijkheden biedt. Om de gemeentelijke doelstelling van de stad in 2035 energieneutraal te maken te realiseren is het nodig om

Bijlage - Meerjarenplan Gresco 2015-2017

maatschappelijke organisaties te faciliteren. Dit door de toepassing van een lening of een andere financiële constructie. Bij voorkeur in samenwerking met financiële marktpartijen zoals de Triodos bank of de SVN. Omdat ook hier elke business case kostenneutraal gerealiseerd wordt en de investering terug verdiend wordt door de besparing op de energierekening is het risico laag. Vanuit de afdelingen Financiën en Treasury wordt hierbij gewezen op het feit dat de gemeente niet als primaire taak heeft om geld uit te lenen en dat er altijd risico's aan kleven. Momenteel wordt door Financiën en Treasury gewerkt aan een kader voor het verlenen van leningen aan derden; de GrESCO wordt hierin meegenomen.

- De GrESCO richt zich nu alleen nog op het gemeentelijk vastgoed. Komend jaar wordt onderzocht of de efficiëntie verhoogd kan worden en de energiekosten voor de gemeentelijke organisatie worden verlaagd wanneer de GrESCO ook het integrale energiemangement op zich neemt van de overige energieverbruikers zoals de kunstwerken, bruggen en de openbare verlichting.
- Met het bedrijf EnergQ uit de stad wordt op dit moment een onderzoek uitgevoerd hoe we het monitoringssysteem van het energieverbruik kunnen optimaliseren door de weerinvloeden uit te sluiten in de analyses en monitoring. Pas met de toevoeging van deze informatie zijn we in staat om een goede, objectieve, inschatting te maken van het energieverbruik van een gebouw en of de berekende besparing echt gerealiseerd wordt. Ook bij nieuwbouwprojecten zijn we dan in staat te monitoren of het energieverbruik van een gebouw overeen komt met het vooraf aangegeven verbruik.
- Er wordt in 2015 een communicatieplan gemaakt en uitgevoerd. Dit is vooral gericht op eigen de gemeentelijke organisatie, om te bevorderen dat medewerkers energiebewust gaan denken.

3. PROGRAMMA 2015-2017

In het 'Programma GrESCO: raming investering en besparing 2015-2017' zijn de projecten en onderzoeken opgenomen gerubriceerd naar taakveld. Er is een indicatie gemaakt van de benodigde investering en de besparing die gerealiseerd wordt. De meest interessante projecten worden hieronder toegelicht:

- De stadsschouwburg wordt het komende jaar gerenoveerd. De Gresco neemt de duurzame investering voor haar rekening. De verlichting wordt vervangen door led verlichting, het pand wordt beter geïsoleerd en het streven is zonnepanelen te plaatsen. Ook wordt de luchtbehandeling verbeterd zodat niet alleen het energieverbruik van de schouwburg daalt maar ook het comfort van de bezoekers verhoogd wordt.
- De traditionele verlichting van de sportvelden wordt vervangen door led verlichting. Een forse investering van € 920.000 die alleen rendabel uitgevoerd kan worden wanneer er gekeken wordt naar de totale kosten van het gebruik. De jaarlijkse energiebesparing bedraagt circa € 40.000. De besparing op onderhoud en beheer is geraamd op circa € 100.000. Voor de aflossing van de investering is een bedrag nodig van circa € 70.000. Het resultaat wanneer de verschillende budgetten meegenomen worden in de berekening is een totale jaarlijkse besparing van €140.000. Niet alleen kan de investering worden afgelost ook wordt hierdoor wordt de jaarlijkse onderhoudslast verlaagd van € 100.000 naar € 30.000. Een win-win situatie die niet mogelijk is wanneer alleen gekeken wordt naar de besparing op de energierekening.
- Het openluchtwembad de Papiermolen wordt gerenoveerd en door de aanpassingen van de zuidelijke ringweg moet het riool worden verlegd. Dit biedt de kans om het zwembad af te dekken en te verwarmen door het gebruik van Riothermie en een warmtepomp. Ook worden de douches voor de bezoekers verduurzaamd door het gebruik van zonneboilers, zonnepanelen en de plaatsing van DoucheWarmteTerugwinning systemen. Het onderzoek of riothermie daadwerkelijk de meest geschikte verwarmingsbron is wordt in het voorjaar van 2015 afgerond.
- Het komende jaar wordt een aantal projecten gerealiseerd waarbij groene daken worden aangelegd in combinatie met het plaatsen van zonnepanelen. Er wordt niet zodoende niet alleen energie geproduceerd maar ook wordt o een bijdrage geleverd aan de verbetering van het klimaat binnen de stad door de buffering van regenwater en het binden van fijn-stof op de groene daken.
- De verwarmingsinstallatie van zwembad de Parrel moet worden vervangen. Met Warmtestad wordt de overstap gemaakt naar een biomassaketel. In de toekomst kan het zwembad worden aangesloten op het warmtenet dat met geothermie wordt gevoed.

Bijlage - Meerjarenplan Gresco 2015-2017

- Met Grunneger Power wordt een zonneweide van 3 hectare aangelegd op bedrijventerrein Westpoort. Grunneger Power levert stroom aan bewoners van de stad. Wij gebruiken de stroom voor eigen gebruik.
- De business cases voor de terugdringing van het energieverbruik voor de Oosterpoort en Martiniplaza worden op dit moment niet verder uitgewerkt in afwachting van de uitkomsten van het onderzoek naar de toekomst van beide complexen. Wanneer hier meer duidelijkheid over is kunnen deze weer opgepakt worden.

Financiering

Tot nu toe wordt er per project een Business case geschreven waarin aangegeven wordt wat de hoogte van de investering is, welke energiebesparing dit oplevert en in hoeveel jaren de investering wordt terugverdiend. Voor elk project wordt via het college en raad een uitvoeringskrediet aangevraagd. Deze werkwijze was een logische. De GrESCO moest op gang komen en er waren nog niet voldoende projecten om een jaarplan op te stellen. Dit kunnen we nu wel. Het voorstel is dat we vanaf nu gaan werken met jaarkredieten. In onderstaande tabel staat de indicatie van de verwachte kosten die we de komende jaren gaan maken en wordt de verwachte besparing weergegeven. Deze tabel wordt verder onderbouwd en toegelicht in de bijlage.

| PROGRAMMA GrESCO: RAMING INVESTERING en BESPARING 2015-2017 | investering per jaar: | | | gerealiseerde besparing per jaar: | | |
|---|-----------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------------|--------------------|--------------------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2015 | 2016 | 2017 e.v. |
| TAAKVELDEN: | | | | | | |
| basis op orde | € - | € 150.000 | € 175.000 | € 299.000 | € 299.000 | € 299.000 |
| slim vervangen | € 1.631.500 | € 771.500 | € - | € 43.000 | € 122.200 | € 166.900 |
| samen met anderen | € 398.000 | € 661.000 | € 529.500 | € 8.326 | € 91.000 | € 163.980 |
| de verandering | € 70.000 | € 2.265.000 | € 60.000 | € - | € 275.000 | € 275.000 |
| Totaal bedrag per jaar | € 2.099.500 | € 3.847.500 | € 764.500 | € 350.326 | € 787.200 | € 904.880 |
| INVESTERING CUMULATIEF | € 2.099.500 | € 5.947.000 | € 6.711.500 | | | |
| BESPARING CUMULATIEF | | | | € 350.326 | € 1.137.526 | € 2.042.406 |

Voor 2015 is de indicatie dat de investering € 2,1 miljoen bedraagt en is de besparing geraamd op € 350.000,-. Wanneer uitgegaan wordt van een gemiddelde afschrijvingstermijn van 15 jaar dan resulteert dit in een kapitaalslast, inclusief beheerskosten, van € 255.000. De besparing is ruim voldoende om de kapitaalslasten te dekken. Het resultaat gaat, conform afspraak, naar de bestemmingsreserve GrESCO.

Risico's en kansen

De werkwijze met de GrESCO vraagt om structurele keuzes over de manier waarop we de kansen en risico's gaan analyseren. Hoe anticiperen we op wijzigingen van de rente en de energieprijzen, wat gebeurt er als er koude of juist milde winters zijn? Zodra de basis is vastgesteld worden een aantal scenario's uitgewerkt.

4. VERVOLG

De GrESCO is gestart als programma en maakt onderdeel uit van 'Groningen geeft energie'. Het streven vanaf de oprichting van de GrESCO is dat het als bedrijfs onderdeel geïntegreerd wordt binnen de gemeentelijke organisatie. De ervaringen van het afgelopen jaar maken duidelijk dat de GrESCO bestaansrecht heeft. Het continu monitoren van het verbruik en de projecten die uitgevoerd zijn en die de komende jaren gerealiseerd worden zorgen voor een forse vermindering van het energieverbruik. Ook zorgt de bundeling van expertise en personeel in een apart organisatieonderdeel voor zeer gerichte aandacht voor de verduurzaming van het vastgoed. Deze inbreng van kennis en extra financieringsruimte binnen de bouw- en onderhoudsprojecten zorgt voor een versnelling van de gemeentelijke ambities op het gebied van duurzaamheid. Ook wordt op een meer integrale manier gewerkt en worden niet alleen het energieverbruik terug gebracht maar worden ook besparingen gerealiseerd op de onderhoud- en beheerskosten van het gemeentelijk vastgoed.

Plaats in de organisatie:

In 2015 wordt de besluitvorming voorbereid voor een gemeentelijke vastgoedorganisatie. In dit traject wordt ook onderzocht wat de meest geschikte positie van de GrESCO binnen de gemeentelijke organisatie is.

Bijlage - Meerjarenplan Gresco 2015-2017

Jaarlijkse verantwoording en actualisatie programma:

De beste resultaten bereiken we wanneer de projecten integraal aangepakt worden. Daarom wordt nog nadrukkelijker de afstemming gezocht met de andere bedrijfsonderdelen en wordt in 2015 de aansluiting gemaakt met de meerjaren onderhoudsbegroting van de afdeling Vastgoedmanagement. Er wordt door de GrESCo ieder jaar een krediet aangevraagd voor de uitvoering van het GrESCo programma. Hiermee wordt ook de huidige werkwijze om iedere business case, groot en klein, ter accordering aan de gemeenteraad voor te leggen overbodig. Voordeel van een jaarkrediet is dat besluitvorming en verantwoording 1x per jaar plaats vindt en dat we hierdoor sneller kunnen werken.

Voor het lopende begrotingsjaar wordt separaat een kredietaanvraag opgesteld. De kosten en dekking zoals nu geraamd wordt daarin nader gespecificeerd en toegelicht in een college- en raadsvoorstel. Het harde criterium voor iedere business case is en blijft dat deze kostenneutraal uitgevoerd moet worden. Als de beoogde investering te weinig rendement oplevert wordt deze niet uitgevoerd. Bij de afsluiting van het begrotingsjaar legt de GrESCo verantwoording af over de realisering van het jaarprogramma en de besteding van het jaarkrediet.

Bijlage - Meerjarenplan Gresco 2015-2017

BIJLAGE:

PROGRAMMA G/ ESCO/ RAMING INVESTERING EN BESPARING 2015-2017

| TAAKVELDEN: | Investering per jaar | | | Gerealiseerde besparing per jaar | | |
|-------------------------------|----------------------|--------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------|--------------------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2015 | 2016 | 2017 e.v. |
| basis op orde | € | € 150.000 | € 175.000 | € 299.000 | € 299.000 | € 299.000 |
| slim vervangen | € 1.631.500 | € 771.500 | € | € 43.000 | € 122.200 | € 166.900 |
| samen met anderen | € 398.000 | € 661.000 | € 529.500 | € 8.326 | € 91.000 | € 163.980 |
| de verandering | € 70.000 | € 2.265.000 | € 60.000 | € | € 275.000 | € 275.000 |
| Totaal bedrag per jaar | € 2.099.500 | € 3.847.500 | € 764.500 | € 350.326 | € 787.200 | € 904.880 |
| INVESTERING CUMULATIEF | € 2.099.500 | € 5.947.000 | € 6.711.500 | | | |
| BESPARING CUMULATIEF | | | | € 350.326 | € 1.137.526 | € 2.042.406 |

| basis op orde | Investering | | | besparing | | |
|------------------------------------|--|------------|------------|------------|-----------|-----------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2015 | 2016 | 2017 e.v. |
| In voorbereiding/uitvoering | | | | | | |
| ingroeperiode gresco 2,5 tte | personele lasten | € 250.000 | € 250.000 | € 250.000 | | |
| | onderzoekskosten | € 100.000 | € 100.000 | € 100.000 | | |
| | dekking vanuit programma GGE | € -350.000 | € -200.000 | € -175.000 | | |
| gerealiseerde maatregelen | aangepassen pijkbelastingen | | | € 73.000 | € 73.000 | € 73.000 |
| | afkoppelen bruggewichtschiljes | | | € 26.000 | € 26.000 | € 26.000 |
| | analyse jansluitwaarden, diverse besparingen | | | € 200.000 | € 200.000 | € 200.000 |
| Totaal | | € 150.000 | € 175.000 | € 299.000 | € 299.000 | € 299.000 |

| slim vervangen | Investering | | | besparing | | |
|---|---|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2015 | 2016 | 2017 e.v. |
| In voorbereiding/uitvoering kernvastgoed | | | | | | |
| appendages 11 grotebruikende gebouwen | isoleren van de pompen en koppelingen van verwarmingssystemen (krediet verstrekt) | € | € | € | € | € |
| In voorbereiding/uitvoering maatschappelijk vastgoed | | | | | | |
| wijkpost Electronstraat sportvelden | verlichting vervangen door ledverlichting (krediet verstrekt) | € 920.000 | | € 43.000 | € 43.000 | € 43.000 |
| | traditionele terreinverlichting sportvelden vervangen door led | | | | | |
| onderzoekfase kernvastgoed | | | | | | |
| gedempt zuidroep | over op ledverlichting, isolerende beglazing, inregelen verwarming | € 75.000 | € 250.000 | | € 20.000 | € 20.000 |
| Hasteplein | over op ledverlichting, waterzijdig inregelen | | | | € 6.750 | € 6.750 |
| Milieudienst | over op ledverlichting | € 75.000 | | | € 6.750 | € 6.750 |
| onderzoekfase maatschappelijk vastgoed | | | | | | |
| parkeerplaats | over op led, inregelen ventilatie | € 130.000 | € 130.000 | | € 10.400 | € 20.800 |
| sport | gymhalen over op led en zonnepanelen | € 120.000 | € 120.000 | | € 20.800 | € 21.600 |
| windmolens | soortmolens over op led en zonnepanelen | € 271.500 | € 271.500 | | € 24.500 | € 48.000 |
| | onderzoek windmolens boraxplein/energievoorziening gemeal | € 40.000 | € | | € | € |
| Totaal | | € 1.631.500 | € 771.500 | € 43.000 | € 122.200 | € 166.900 |

| samen met anderen | Investering | | | besparing | | |
|---------------------------------------|---|------------|-----------|-----------|----------|-----------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2015 | 2016 | 2017 e.v. |
| In voorbereiding/uitvoering | | | | | | |
| bessenmoer | volledige verduurzaming nieuw gebouw bessenmoer (krediet verstrekt) | € | € | € | € | € |
| selverdehof | integrale aanpak aula selverdehof (krediet verstrekt) | € | € | € | € | € |
| stadsschoolberg | plaatsen zonnepanelen, ledverlichting en isolatie | € 87.000 | € 63.000 | € 8.326 | € 11.700 | € 11.700 |
| BACPT | aanleggen vloer in stadsschoolberg | € 54.000 | | € 8.700 | € 8.700 | € 8.700 |
| onderzoekfase | | | | | | |
| stadhuis | integrale verduurzaming stadhuis | | € 250.000 | | | € 20.000 |
| energiebeheersing 24 grootverbruikers | onderzoek naar wens colatbaaccoord | € 150.000 | | | | |
| | dekking vanuit programma GGE | € -150.000 | | | | |
| Papierenrolen | aankoop isolatie zuembad, warmteregulering douches, zonnepanelen | € 208.000 | € 54.500 | | € 7.600 | € 17.080 |
| Biomassaketel Milieudienst | vervangen gasketels door biomassaketels | € 257.000 | | | € 45.000 | € 45.000 |
| groene daken en zonnepanelen | combinatie groene daken met zonnepanelen | € 225.000 | € 225.000 | | € 18.000 | € 36.000 |
| BACPT | aankoop systeem in Oosterpoort | € 55.000 | | | | € 8.500 |
| | aankoop systeem zuembad de parrel | € 55.000 | | | | € 8.500 |
| | aankoop systeem brandveerkeuze | € 55.000 | | | | € 8.500 |
| Totaal | | € 398.000 | € 661.000 | € 529.500 | € 8.326 | € 91.000 |

| de verandering | Investering | | | besparing | | |
|--|---|-------------|-------------|-----------|-----------|-----------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2015 | 2016 | 2017 e.v. |
| zonneveld westpoort | | | | | | |
| communicatie | aankoop zonneveld in combinatie met SDE-subsidie | € 2.200.000 | | | € 275.000 | € 275.000 |
| | communicatieplan | € 20.000 | € 15.000 | | | |
| onderzoek versnelling duurzaamheid: | | | | | | |
| | grootschalig vervangen tl door led verlichting door medewerkers federz | € 50.000 | € 50.000 | € 50.000 | | |
| | FD (onderhoud-beheer meenemen in besparing) | | | | | |
| | Financieringsconstructies/ cofinanciering samen met marktpartijen | | | | | |
| | verduurzaming maatschappelijk vastgoed waarvan gebruiker energie betaald: Oosterpoort, scholen, etc | | | | | |
| | onderzoek verrijking montagesysteem: invloed van het weer op het energiegebruik | | | | | |
| | biomassa en verrijkingseheid | | | | | |
| | verbreding taakveld gresco: energiegebruik buiten vastgoed: openbare verlichting, pompen etc etc. | | | | | |
| Totaal | | € 70.000 | € 2.265.000 | € 60.000 | € 275.000 | € 275.000 |

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Onderwerp ARCG ontwerpbegroting 2016

Steller M.P. Hall



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 0652052246

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 4984415

Datum 27-05-2015

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

De ARCG (Afwalbeheer Regio Centraal Groningen) is een gemeenschappelijke regeling (GR) van acht Groninger gemeenten. De deelnemende gemeenten zijn Bedum, Grootegast, Haren, Leek, Marum, Ten Boer, Zuidhorn en Groningen. Het gezamenlijke doel is om de inzameling en verwerking van afvalstromen waar mogelijk gemeenschappelijk te organiseren.

Jaarlijks stelt het algemeen bestuur van de ARCG een begroting vast. De ontwerpbegroting 2016 treft u als bijlage aan. Deze is vastgesteld in de vergadering van het algemeen bestuur van 18 mei 2015. Conform artikel 26 van de GR ARCG wordt de ontwerpbegroting toegezonden aan de raden van de deelnemende gemeenten. Conform dit artikel heeft u de mogelijkheid om zienswijzen kenbaar te maken over de ontwerpbegroting.

ARCG begroting 2016

Begin april hebben wij u de ARCG algemene beleidsmatige en financiële kaders voor 2016 toegestuurd (kenmerk 4952316). Deze kaders vormen de basis voor de ARCG begroting 2016. De begroting geeft inzicht in de activiteiten van de ARCG op de locatie Woldjerspoor en de financiële vertaling daarvan. De ARCG verwacht dat ongeveer 121.000 ton afval wordt aangeboden voor verwerking. Daarnaast wordt verwacht dat er meer kunststof wordt nagescheiden en dat, afhankelijk van de uitkomst van gesprekken met Attero, ook drankenkartons worden nagescheiden.

Voor de verwerking van huishoudelijk restafval, bedrijfsafval en GFT worden de tarieven voor 2016 aangegeven. Voor huishoudelijk restafval wordt een tarief gepresenteerd zonder prijsstijging. Het tarief voor GFT stijgt beperkt, namelijk 2%. Deze tariefstijging komt overeen met de index die contractueel met Attero is vastgesteld. Verder wordt de financiële positie gepresenteerd, mede op basis van de omvang van de risico's en de aanwezige eerstands capaciteit.

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Deze begroting geeft een stabiel beeld en daarom adviseren wij u om geen zienswijze kenbaar te maken.

Attero

In uw commissievergadering Beheer en Verkeer van afgelopen 13 mei heeft u vragen gesteld over een dividenduitkering bij Attero. Wij zijn bezig om de situatie te onderzoeken en zullen u berichten zodra we een volledig beeld van de situatie hebben.

Vervolg

De begroting dient voor 1 augustus aan Gedeputeerde Staten te worden aangeboden. De ARCG hanteert de volgende procedure:

- Toezending van de ontwerpbegroting aan de individuele raden (via de colleges van B&W).
- Vaststelling van de begroting in de vergadering van het algemeen bestuur van de ARCG op 2 juli 2015.
- Verzending van de begroting aan Gedeputeerde Staten voor 1 augustus.

Wij verzoeken u om een eventuele zienswijze aan ons kenbaar te maken, bij voorkeur vóór juli 2015 maar uiterlijk vóór 2 september 2015. Indien deze zienswijzen naar het oordeel van het bestuur van de ARCG tot aanpassing van de begroting leidt, wordt dit met een begrotingswijziging doorgevoerd.

Met de huidige procedure komt de ARCG tegemoet aan de eisen van de veranderde wetgeving, aan de verwachtingen van Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen en de mogelijkheid tot inbreng van de gemeenteraden.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

BIJLAGE

ARCG
Begroting 2016

Collegiebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

1. Inleiding

Voor u ligt de begroting van de ARCG voor het jaar 2016.

De begroting geeft inzicht in de activiteiten van de ARCG op de locatie Woldjerspoor en de financiële vertaling daarvan. Het kan worden gezien als een programmabegroting conform de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). De begroting bevat de volgende onderdelen:

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op onze doelen en activiteiten voor 2016. De financiële paragraaf laat het totaal van de baten en lasten zien, evenals het financiële resultaat.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de volgende verplichte paragrafen conform de voorschriften van het BBV:

- weerstandsvermogen;
- onderhoud kapitaalgoederen;
- financiering;
- bedrijfsvoering;
- verbonden partijen.

Voor de ARCG zijn de paragrafen 'lokale heffingen' en 'grondbeleid' niet van toepassing.

In verband met een wijziging in de Wet financiering decentrale overheden is in deze begroting ook een paragraaf 'financiering' opgenomen. Bij uitzetten van eigen vermogen of aantrekken van vreemd vermogen wordt de Gemeente Groningen ingeschakeld.

In hoofdstuk 4 wordt inzicht gegeven in de totale exploitatie van de ARCG en in de exploitatie van de verschillende onderdelen.

Het tarief voor huishoudelijk afval is voor de deelnemende gemeenten € 141,25 per ton. Voor GFT begroten we een tarief van € 58,30 per ton. De begroting sluit met een saldo van 0 euro.

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

2. Programma afvalverwijdering

2.1 Wat willen we bereiken?

De ARCG is een gemeenschappelijke regeling (GR) van acht Groninger gemeenten. De deelnemende gemeenten zijn Bedum, Grootegast, Haren, Leek, Marum, Ten Boer, Zuidhorn en Groningen. Het gezamenlijke doel is om de inzameling en verwerking van afvalstromen waar mogelijk gemeenschappelijk te organiseren. Wij definiëren afvalstromen als alle stromen van stoffen waarvan de houder zich, met het oog op verwijdering daarvan, ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen.

Bij de uitvoering van onze werkzaamheden stellen we milieuzorg en duurzaamheid voorop. Wij willen dat het afval dat vrijkomt op de meest hoogwaardige wijze weer wordt hergebruikt en focussen op het terugwinnen van grondstoffen. Dit kan tot gevolg hebben dat we voor een bepaald verwijderingssysteem of -techniek kiezen die (vooralsnog) verbonden is met hogere directe kosten maar beter past in onze visie. Op deze wijze geven we invulling aan de gewenste voorbeeldfunctie en realiseren we onze milieudoelstellingen. De naleving van milieuvergunningen en wettelijke regels zien wij als minimum standaard. Wij spannen ons in om onze prestaties continue te verbeteren en emissies te reduceren. Daarom is er een milieu- en kwaliteitssystem geïmplementeerd en onderhouden op basis van de ISO 14001 norm. Participatie vinden we een belangrijke thema. Dat betekent dat we zoeken naar mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt kansen te bieden op basis van afval gerelateerde werkzaamheden.

De ARCG heeft met twee gemeenten, Bedum en Ten Boer, een aparte overeenkomst voor de inzameling van het huisvuil. Deze taak heeft de ARCG opgedragen aan de Milieudienst van de gemeente Groningen.

2.2 Wat gaan we in 2016 doen?

Afvalverwerking

Er zijn langjarige contractuele verplichtingen tussen ARCG en Attero voor de verwerking van huishoudelijk afval in de verwerkingsfabriek in Groningen met een looptijd tot eind december 2021. Momenteel wordt het afval van SOZOG en SANOG, de twee andere samenwerkingsverbanden in de provincie Groningen gericht op het gezamenlijke beheer van afval, via een contract met de ARCG verwerkt door Attero in Groningen. Deze contractuele verplichtingen lopen af op 1 juli 2016. Deze contracten hebben betrekking op de helft van het huishoudelijke afvalvolume dat nu in Groningen wordt verwerkt. In de loop van 2014 is het duidelijk geworden dat het afval van zowel SOZOG als SANOG vanaf 1 juli 2016 door andere afvalverwerkers zal worden verwerkt.

Wij gaan ervan uit dat in 2016 een totaal volume afval van ongeveer 121.000 ton zal worden aangeboden voor verwerking. Deze raming is gebaseerd op het meerjarenbeeld van de afvalhoeveelheden van het afgelopen 6 jaar en vooral op het volume afval dat in 2014 is aangeboden. Voor 2016 menen wij een goede prognose te hebben gemaakt voor het te verwachten volume afval maar de mate van herstel van de economie blijft een onzekere factor in de voorspelling. De mate van herstel heeft namelijk consequenties voor het aangeboden volume afval.

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Veranderende relatie tot SOZOG en SANOG

In 2014 hebben we een analyse gemaakt van de omvang van de risico's en oplossingsrichtingen verbonden aan het aflopen van de afvalverwerkingscontracten met SOZOG en SANOG en het eventueel sluiten van de verwerkingsfabriek in Groningen van Attero. Daarmee hebben we het effect op de begroting proberen te bepalen op basis van verschillende toekomstscenario's. Bij deze scenario's zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- Het volume huishoudelijk afval aangeboden door de ARCG daalt per jaar structureel met circa 2 %. Deze aanname doen we op basis van trendmatige ontwikkelingen in de afgelopen jaren.
- Mocht Attero Groningen open blijven, dan zullen de ARCG voorzieningen op de huidige wijze worden benut.
- Mocht Attero Groningen dicht gaan dan verandert het ARCG terrein, Woldjerspoor, in een op- en overslag terrein waar het ARCG- afval centraal wordt bewerkt voordat het naar de verwerker wordt vervoerd.
- De functies van het afvalbrengstation, klein gevaarlijk afval (KGA)depot en olie, water en slib (OWS) depot blijven onveranderd. Het afvalbrengstation wordt blijvend gebruikt door burgers en bedrijven van de gemeenten Haren, Ten Boer, Bedum en Groningen. De KGA depot blijft zijn functie behouden voor de ARCG gemeenten en overige gemeenten zoals Hogezeand Sappemeer, Winsum en Eemsum. De OWS depot wordt nu voor 100% door de Milieudienst Groningen gebruikt. Dat blijft het geval.
- De kapitaallasten zijn per jaar gebaseerd op de boekwaarde van de investeringen.
- Met de huidige begrotingssystematiek kan worden voorzien in het onderhoud van alle voorzieningen conform het beheerplan onderhoud voorzieningen. In 2016 zal het beheerplan worden geactualiseerd.
- Er lopen 2 leningen. De lening Leemtewet van € 1,8 miljoen loopt in 2016 af en de andere lening van € 2,7 miljoen loopt eind 2015 af. De lening Leemtewet is eind 2016 in zijn geheel afgelost. Voor de andere lening is voor een bedrag van € 1,7 miljoen herfinanciering georganiseerd.
- De verwerkingstarieven van Attero worden jaarlijks geïndexeerd volgens een formule opgenomen in het contract.

Uit de scenario's blijkt dat we in staat zijn om de ingeschatte risico's te ondervangen. Wij houden de ontwikkelingen in de gaten en handelen op basis van bevindingen.

Relatie tot Attero

Sinds halverwege 2014 is Attero in handen van een nieuwe eigenaar, Waterland. Dat heeft geen formele gevolgen voor het langlopend contract voor de verwerking van het huishoudelijk afval. De directie van Attero heeft echter wel gemeld dat ze zich beraadt op de toekomst van de verwerkingsfabriek in Groningen. Er is een reële kans dat Waterland besluit om de verwerkingslocatie te sluiten in of na 2016 als het afval van SOZOG en SANOG er niet meer wordt verwerkt.

In de vorige alinea zijn we uitgebreid ingegaan op de risico's en oplossingsrichtingen verbonden aan het aflopen van de contracten met SOZOG en SANOG. Bij het uitwerken daarvan hebben we rekening gehouden met het sluiten van de verwerkingsfabriek. Wij zijn in gesprek met de directie van Attero en we verwachten in de loop van 2015 of begin 2016 duidelijkheid te krijgen over de toekomst van de verwerkingsfabriek.

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Publiek privaot samenwerkingverband met AVS

In 1994 sloten de ARCG en Afvalverwerking De Stainkoeln (AVS) een publiek privaot samenwerkingverband (PPS) met elkaar. In 2008 is de PPS geactualiseerd. Bij de actualisatie is bepaald dat de looptijd van de PPS overeenkomt met de duur waarmee AVS over de benodigde milieuvvergunningen beschikt. Een deel van deze milieuvvergunningen zijn ondertussen gebundeld in een in 2013 verleende omgevingsvergunning dat voor onbepaalde tijd is verleend.

De directie van AVS heeft ons uitgenodigd om in gesprek te gaan over de toekomst van de PPS relatie. Wij denken dat het juist is om op gezette tijden dergelijke relaties te evalueren en zullen zo'n dialoog verbinden aan eventuele veranderingen in de activiteiten van Attero in Groningen en de effecten daarvan voor onszelf.

Mate van nascheiding

De afgelopen jaren wordt er steeds meer kunststof nagescheiden in de scheidingsfabriek van Attero Groningen. Attero heeft de benodigde techniek zodanig ingeregeld dat er ondertussen meer dan 35 kg per inwoner wordt nagescheiden. Wij verwachten dat het nagescheiden volume nog verder zal toenemen. Hiermee voldoen we aan het doel om afval zo hoogwaardig mogelijk her te gebruiken.

In 2013 hebben wij samen met Attero Groningen deelgenomen aan een landelijk pilot over de inzameling en hergebruik van drankenkartons. Uit het pilot blijkt dat nascheiding een effectieve wijze is om drankenkartons apart te houden. Er zijn plannen om drankenkartons na te scheiden in de verwerkingsfabriek in Groningen. Wij zullen onderzoeken welke consequenties dit heeft voor ons.

Zonnepanelen op de stort

Het bedrijf Groenleven BV wil een grootschalig zonnepark ontwikkelen op de stort Woldjerspoor. Om het zonnepark te kunnen exploiteren heeft Groenleven subsidie toegekend gekregen van het Rijk. Op basis daarvan wil ze ongeveer 64.000 panelen plaatsen. De totale capaciteit van het zonnepark wordt geraamd op ongeveer 12.940.000 kWh per jaar. Dit komt overeen met de elektriciteitsbehoefte van ruim 4.000 huishoudens. De ARCG gaat in gesprek met Groenleven over de voorwaarden waaronder dit initiatief mogelijk is.

Eindafdek Woldjerspoor

Een paar jaar geleden is de laatste hand gelegd aan de eindafdek van de stort Woldjerspoor. Inhoudelijk, technisch en financieel is het project afgerond binnen de daarvoor geprognosticeerde ramingen en reserveringen. De volgende stap is dat de verantwoordelijkheden voor de stort formeel worden overgedragen aan de provincie Groningen. Wij gaan ervan uit dat de overdracht in 2015 plaatsvindt zodat we vanaf 2016 geen formele rol meer hebben t.o.v. de stort Woldjerspoor. Wij hebben in 2014 dan ook de provincie Groningen formeel verzocht om te starten met het traject van overdracht.

Aflopnde contracten

Eind 2016 lopen de huidige overeenkomsten voor het verwerken van Gft af. Wij zullen het proces doorlopen om tot nieuwe contracten te komen.

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

2.3 Wat gaat het kosten?

Meerjarenbegroting 2014 – 2019

(x 1000)

| Afvalbeheer | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Totaal lasten | 27.384 | 25.426 | 20.240 | 15.513 | 15.601 | 15.700 |
| Totaal baten | 27.691 | 25.426 | 20.240 | 15.614 | 15.697 | 15.811 |
| Saldo | 307 | 0 | 0 | 101 | 96 | 112 |

Bovenstaand presenteren we onze meerjarenbegroting voor de periode 2014 – 2019. Voor de verwerking van ARCG afval bij Attero Groningen is rekening gehouden met een tariefstijging conform de contractuele afspraken met Attero. In de meerjarenbegroting is gerekend met percentages variërend van 0% tot 2% voor de verschillende kostensoorten en opbrengsten. Er is ook rekening gehouden met de wens van het algemeen bestuur van de ARCG om een saldo te hebben van 0 euro. Dat betekent dat de tarieven hierop worden aangepast.

Er is geen rekening gehouden met de verbrandingsbelasting en de stortbelasting, ieder van € 13,00 per ton. Deze belastingen worden verrekend op basis van het daadwerkelijk volume afval dat daadwerkelijk wordt verbrand of gestort.

Met ingang van 2015 treedt de vennootschapsbelastingplicht voor overheidsondernemingen in werking. Deze wet is van toepassing voor de boekjaren die starten op of na 1 januari 2016. Eventuele gevolgen voor de ARCG zullen in de loop van 2015 duidelijk worden. In de meerjarenbegroting is geen rekening hiermee gehouden.

Vanaf 1 juli 2016 vervalt het contract met SOZOG en SANOG voor de verwerking van hun huishoudelijk afval. Bij het afsluiten van dit contract in 2002 bood ARCG een zeer gunstig tarief aan SOZOG en SANOG. Door het eindigen van het contract per 1 juli 2016 vervalt deze situatie. Dat leidt in 2017, 2018 en 2019, bij een gelijkblijvend tarief, tot positieve exploitatieresultaten van respectievelijk €101.000, € 96.000 en € 112.000 voor ARCG. Deze resultaten kunnen eventueel worden ingezet voor een verlaging van het ARCG tarief, uitgaande van de wens van het algemeen bestuur van de ARCG om een saldo te hebben van 0 euro.

Tarieven voor 2016

Huishoudelijk (grijs) afval

Het tarief voor huishoudelijk afval voor de ARCG gemeenten is € 141,25 exclusief verbrandingsbelasting. In 2015 was het tarief begroot op € 141,80. In feite hebben we het tarief iets kunnen verlagen voor 2016. Hetzelfde tarief van € 141,25 geldt voor grof huishoudelijk afval.

Bedrijfsafval

Voor bedrijfsafval gaan wij in deze begroting uit van een opbrengst van € 74,10 per ton exclusief verbrandingsbelasting. De kosten in 2016 zijn begroot op € 72,50 exclusief verbrandingsbelasting volgens het contract met Attero. Het verschil is de marge die de ARCG per ton ontvangt als handlingskosten. Deze marge is voor het ARCG beperkt ten gevolge van een stevige concurrentie in de markt voor bedrijfsafval.

Collegebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

GFT

- Voor GFT begroten wij een tarief van € 58,30 per ton, inclusief transportkosten. Daarbij gaan we uit van een verhoging van 2,2 % ten opzichte van 2015.

Tarievenoverzicht

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|
| Huishoudelijk afval | 140,05 | 141,80 | 141,80 | 141,25 |
| Bedrijfsafval | 86,60 | 73,10 | 73,10 | 74,10 |
| GFT | 55,28 | 56,34 | 57,04 | 58,30 |

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

3. Paragrafen

3.1 Weerstandsvermogen

De paragraaf weerstandsvermogen geeft aan hoe robuust de financiële positie is. Weerstandsvermogen is van belang voor eventuele financiële tegenvallers, vooral als een tegenvaller onvoorzien en dus onverwacht is. Door aandacht te schenken aan het weerstandsvermogen kan worden voorkomen dat elke financiële tegenvaller dwingt tot bezuinigen of verhogen van de tarieven. Het weerstandsvermogen kan betrekking hebben op het begrotingsjaar zelf en op consequenties voor meerdere jaren. Voor het beoordelen van de robuustheid van de financiële positie is inzicht nodig in de omvang en achtergronden van de risico's en aanwezige weerstandscapaciteit.

Weerstandscapaciteit

De weerstandscapaciteit betreft de middelen, waaronder reserves, waarover we beschikken om niet begrote kosten die onverwacht en substantieel zijn te dekken. De algemene reserve is vrij aanwendbaar. Wij hebben twee bestemmingsreserves, een voor groot onderhoud en een voor de herstructurering van de ARCG. De middelen die wij tot de weerstandscapaciteit rekenen zijn het totaal van de algemene reserve en de bestemmingsreserves.

| <i>Algemene Reserve</i> | x € 1.000 |
|--|-------------|
| Saldo 1 januari 2015 | 350 |
| Algemene Reserve saldo per 31 december 2014 | 350 |
| <i>Bestemmingsreserves</i> | |
| Reserve Groot Onderhoud | 269 |
| Reserve Herstructurering ARCG per 31 december 2014 | 646 |
| Exploitatieresultaat 2014 | 154 |
| Reserve Herstructurering ARCG saldo na resultaatbepaling | 800 |
| Bestemmingsreserves saldo per 31 december 2014 na resultaatbepaling | 1069 |
| Totale weerstandscapaciteit | 1419 |

Na resultaatbestemming is in 2010 het gewenste maximum van € 350.000,- bereikt voor de Algemene Reserve. Door een deel van het exploitatieresultaat van 2014 toe te voegen aan de Bestemmingsreserve Herstructurering ARCG wordt het gewenste maximum van € 800.000,- bereikt.

Risico's

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2.2 lopen twee van de drie contracten verbonden aan de verwerking van afval door Attero Groningen per 1 juli 2016 af. Met het aflopen van deze contracten ontstaat de kans dat Attero de verwerkingsfabriek in Groningen sluit. Dat heeft consequenties voor de exploitatie van de voorzieningen van de ARCG. Er is een risico dat de door de ARCG gepleegde investeringen in de jaren na 2016 niet terugverdiend kunnen worden. Er bestaat ook een mogelijkheid dat er frictiekosten en negatieve exploitatieresultaten ontstaan door de veranderende situatie. Daarom is besloten tot de instelling van een bestemmingsreserve herstructurering ARCG om op deze risico's te

Collegiebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

anticiperen. Op basis van een accountantsadvies is besloten dat de bestemmingsreserve op een niveau van € 800.000 wordt gebracht.

Niveau weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen legt een verband tussen de gesignaleerde risico's en de aanwezige capaciteit om deze risico's op te vangen. Bij de vaststelling van de begroting 2015 heeft het bestuur besloten om een extra onderzoek uit te voeren naar het gewenste niveau van het weerstandsvermogen. Dit zal uitgevoerd worden als de ontwikkelingen rond Attero Groningen duidelijk zijn.

3.2 Onderhoud kapitaalgoederen

In 2011 is een nieuw meerjarenoverzicht opgesteld voor onderhoud en vervanging van gebouw, terrein en technische installaties naar aanleiding van de bevindingen van een extern bureau. Op basis hiervan zijn de begrote onderhoudskosten geactualiseerd. Wij zullen het onderhoudsplan in 2016 actualiseren als er duidelijkheid is ontstaan over Attero Groningen en de gevolgen daarvan voor ons.

3.3 Financiering

Liquiditeit

De algemene reserve is in het verleden door de kosten van de BOM (Belasting op Milieugrondslag) en de eindafdek aanzienlijk geslonken en hiermee ook het eigen vermogen en de liquiditeit van de ARCG. Een groot deel van de middelen zit in de vaste activa en wordt pas in de loop van de jaren liquide. Om dit op te vangen is er in 2009 een lening van 2,7 miljoen euro afgesloten in overleg met Treasury van de gemeente Groningen. Ondertussen is de boekwaarde van de vaste activa eind 2014 gedaald tot 1,12 miljoen euro. Omdat er onvoldoende liquide middelen beschikbaar zijn om de lening af te lossen hebben we een gedeeltelijke herfinanciering geregeld. Bij de exploitatierente is hiermee rekening gehouden.

Wet fido

De Wet fido schrijft voor dat als een openbaar lichaam voor het derde achtereenvolgende kwartaal de kasgeld-limiet overschrijdt de toezichthouder daarvan op de hoogte wordt gesteld. Dan moeten een kwartaalrapportage en een plan om binnen de kasgeldlimiet te blijven ter goedkeuring worden voorgelegd aan de provincie. De Wet fido bepaalt ook hoe de renterisiconorm wordt bepaald. Leningen waarvoor in dat jaar het rentepercentage wordt herzien mogen niet meer bedragen dan 20% van het begrotingstotaal. Dit heeft geen consequenties voor de ARCG.

3.4 Bedrijfsvoering

De hoeveelheid te verwerken huishoudelijk afval in de scheidings- en vergistingsfabriek van Attero is voor 2016 begroot op 121.000 ton. Deze raming is gebaseerd op het meerjarenbeeld van de afvalhoeveelheden van het afgelopen 6 jaar en vooral op het volume afval dat in 2014 is aangeboden.

De gemeente Groningen voert de administratie voor de ARCG en levert ook alle andere ondersteunende diensten die nodig zijn voor een goede bedrijfsvoering, zoals ICT, communicatie- en juridische adviezen en ondersteuning op het gebied van P&O. Voor P&O geldt dat wij blijven inzetten

Collegebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

op terugdringen van het ziekteverzuim. Vroegtijdige inschakeling van IZA/BZP, het voeren van verzuimgesprekken en het hanteren van het zogenaamde 'klussenbord' (tijdelijk ander werk, indien sprake is van medische beperkingen) werpen zijn vruchten af.

Het inzetbaar houden van de medewerkers en het bevorderen van mobiliteit is een belangrijk uitgangspunt.

In dit kader wordt veel aandacht besteed aan vorming en opleiding van de medewerkers.

Op kwaliteitsgebied worden de nodige interne en externe audits gehouden voor het ISO 14001 kwaliteitszorgsysteem en VCA. De KAM-coördinator van de gemeente Groningen verricht hierbij de reguliere werkzaamheden, te weten de regeling en bewaking van de voortgang van de audits, het documentbeheer en de opzet en rapportage van de directiebeoordelingen.

Met ingang van 2004 toetst de accountant het handelen van de ARCG op het gebied van rechtmatigheid. Sindsdien hebben we elk jaar een goedkeurende verklaring voor de rechtmatigheid gekregen. In het kader van financiële control worden financiële kwartaaloverzichten gemaakt om daarmee de vinger goed aan de pols te houden.

Voortdurend kijken wij naar efficiënte en economisch meest gunstige inkoop van afvalverwerking. Dat doen we tijdens aanbestedingen, bijvoorbeeld voor de verwerking van oud papier.

3.5 Verbonden partijen

De ARCG heeft met twee van de gemeenten, Bedum en Ten Boer, een aparte overeenkomst voor de inzameling van het huisvuil. Deze taak heeft de ARCG vervolgens opgedragen aan de gemeente Groningen. Beide zijn neutraal in de begroting opgenomen.

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

4. Producten

4.1 Exploitatieoverzicht totaal

| | Rekening 2014 | | | Begroting 2015 | | | Begroting 2016 | | |
|--------------------|---------------|---------------|------------|----------------|---------------|-----------|----------------|---------------|-----------|
| | baten | lasten | saldo | baten | lasten | saldo | baten | lasten | saldo |
| | x € 1.000 | x € 1.000 | x € 1.000 | x € 1.000 | x € 1.000 | x € 1.000 | x € 1.000 | x € 1.000 | x € 1.000 |
| WOLDJERSPOOR | 26.318 | 26.011 | 307 | 24.115 | 24.115 | 0 | 18.896 | 18.896 | 0 |
| AFVALBRENGSTATION | 940 | 940 | 0 | 827 | 827 | 0 | 896 | 896 | 0 |
| CHEMOCAR | 35 | 35 | 0 | 35 | 35 | 0 | 35 | 35 | 0 |
| KGA-DEPOT | 289 | 289 | 0 | 335 | 335 | 0 | 300 | 300 | 0 |
| OVS-AFSCHIEDER | 109 | 109 | 0 | 114 | 114 | 0 | 113 | 113 | 0 |
| TOTAAL ARCG | 27.691 | 27.384 | 307 | 25.426 | 25.426 | 0 | 20.240 | 20.240 | 0 |

Financiering:

| | |
|---------------------|---|
| Woldjerspoor: | Dit bedrijfsonderdeel wordt gefinancierd door de 8 deelnemende ARCG-gemeenten. |
| Afvalbrenngstation: | De kosten van het afvalbrenngstation worden verrekennd met Groningen, Haren, Ten Boer en Bedum o.b.v. werkelijk gebruik. |
| Chemocar: | De kosten voor de chemocar worden verrekennd met 7 deelnemende gemeenten op basis van aantal gebruikte dagen. |
| KGA-depot: | Deze kosten worden in eerste instantie verrekennd met de gemeente Groningen. Vervolgens wordt 50% van deze lasten door de gemeente Groningen toegerekennd aan alle deelnemende gemeenten op basis van inwonertal. (Hiernaast worden ook de verwerkingskosten van het KGA doorbelast door gemeente Groningen). |
| OVS-afschieder: | Deze kosten komen geheel ten laste van de gemeente Groningen. |

Collegebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

4.2 Exploitatieoverzicht Woldjerspoor

| Omschrijving | Rekening 2014 x € 1.000 | Begroting 2014 x € 1.000 | Begroting 2015 x € 1.000 | Begroting 2016 x € 1.000 |
|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| LASTEN | | | | |
| Salariskosten | 213 | 204 | 200 | 213 |
| Kapitaallasten | 147 | 146 | 135 | 114 |
| Personeel van derden | 54 | 39 | 39 | 41 |
| Energiekosten | 37 | 50 | 52 | 40 |
| Vuilverwerkingskosten: | 17.214 | 16.323 | 17.497 | 13.310 |
| Kosten leemtetwet (lening) | 25 | 25 | 17 | 9 |
| Overige goederen en diensten | 923 | 983 | 993 | 937 |
| Verrek.nascheiding kunststof | 7.334 | 2.460 | 5.126 | 4.203 |
| Exploitatierente | 48 | 46 | 36 | 8 |
| Onvoorzien | 0 | 20 | 20 | 20 |
| Kosten voorgaande jaren | 16 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal lasten | 26.011 | 20.296 | 24.115 | 18.896 |
| BATEN | | | | |
| Opbrengst vuilaanvoer | 18.371 | 17.407 | 18.546 | 14.259 |
| ARCG-component | 127 | 30 | 30 | 30 |
| Exploitatierente | 49 | 15 | 15 | 0 |
| Vergoed.nascheiding kunststof | 7.350 | 2.460 | 5132 | 4206 |
| Overige goederen en diensten | 395 | 379 | 387 | 396 |
| Diverse baten (onvoorzien) | 10 | 5 | 5 | 5 |
| Baten voorgaande jaren | 16 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal baten | 26.319 | 20.296 | 24.115 | 18.896 |
| SALDO | 307 | 0 | 0 | 0 |

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Toelichting Woldjerspoor

Lasten

Salarissen

De totale salariskosten voor alle onderdelen van de ARCG zijn verhoogd met de index van de gemeente Groningen van 3,22 %.

Kapitaallasten

Betreft de afschrijving en rentekosten van de investeringen Woldjerspoor (zie bijlage 1)

Personeel van derden

Conform begroting 2015 met index van 3%

Energiekosten

De energiekosten zijn in lijn met de uitkomsten van de rekening 2014.

Vuilverwerkingskosten

De begrote vuilverwerkingskosten zijn lager doordat er naar verwachting minder vuil zal worden aangevoerd. Dit vindt zijn oorzaak in het aflopen van de contracten met de SOZOG en SANOG gemeenten medio 2016.

Kosten leemtewet

Dit betreft de rente van de lening die is opgenomen om het nazorgfonds van de provincie te financieren (zie bijlage II)

Overige goederen en diensten

Specificatie

| Omschrijving | Rekening 2014 | Begroting 2014 | Begroting 2015 | Begroting 2016 |
|--------------------------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Afvalinzameling gemeenten | 350 | 335 | 341 | 350 |
| Onderhoud gebouw/terrein | 120 | 155 | 155 | 155 |
| Huur materieel | 6 | 7 | 7 | 7 |
| Dienstverlening derden | 30 | 37 | 34 | 34 |
| Personeelskosten | 20 | 20 | 25 | 25 |
| Rechten en verzekering | 21 | 20 | 23 | 23 |
| Zuiveringskosten afvalwater | 40 | 40 | 25 | 25 |
| Voorlichting en educatie | 0 | 5 | 5 | 5 |
| Externe advisering | 4 | 25 | 25 | 10 |
| Verg.secr./administratiekosten | 211 | 198 | 217 | 167 |
| Accountantskosten | 20 | 22 | 20 | 20 |
| Kantoorbenodigdheden | 6 | 11 | 10 | 10 |
| Kosten automatisering | 58 | 58 | 58 | 58 |
| Kosten telecommunicatie | 7 | 14 | 12 | 12 |
| Contributies/abonnementen | 8 | 10 | 10 | 10 |
| Afvalanalyses | 22 | 26 | 26 | 26 |
| Totaal | 923 | 983 | 993 | 937 |

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Exploitatierente

Dit betreft de begrote rentelast voor 2016 van 17 duizend euro verminderd met de al toegerekende rente aan de investeringen van 9 duizend euro (zie bijlage I).

Onvoorzien

Hiervoor is een bedrag opgenomen van 20.000 euro voor mogelijke kosten die nu nog niet zijn te voorzien.

Baten

Opbrengst vuilaanvoer

Er zal een lagere opbrengst zijn door de aflopende contracten met SOZOG en SANOG medio 2016

ARCG-component

Het is lastig om te anticiperen op de verwachte aanvoer van afval bij Stainkoeln II. In de afgelopen jaren is uitgegaan van een terugloop in de aanvoer. Er is immers een scherpe concurrentie op de stortmarkt en nog maar weinig afval mag worden gestort. Bovendien is in 2014 een stortbelasting ingevoerd dat consequenties kan hebben op het volume te storten afval.

Overige goederen en diensten

Specificatie

| Omschrijving | Rekening 2014 | Begroting 2014 | Begroting 2015 | Begroting 2016 |
|---------------------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Afvalinzameling gemeenten | 350 | 335 | 341 | 350 |
| Afvalanalyses | 11 | 11 | 12 | 12 |
| Wegingen | 7 | 6 | 6 | 6 |
| Verrekening huur kantoren | 27 | 27 | 28 | 28 |
| Totaal | 395 | 379 | 387 | 396 |

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

4.3 Exploitatieoverzicht Afvalbrenngstation

| Omschrijving | Rekening 2014 x € 1.000 | Begroting 2014 x € 1.000 | Begroting 2015 x € 1.000 | Begroting 2016 x € 1.000 |
|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| LASTEN | | | | |
| Salariskosten | 261 | 234 | 255 | 265 |
| Kapitaallasten | 39 | 41 | 15 | 17 |
| Personeel van derden | 88 | 70 | 59 | 61 |
| Overige goederen en diensten | 552 | 641 | 497 | 552 |
| Totaal lasten | 940 | 986 | 827 | 896 |
| BATEN | | | | |
| Bijdrage bedrijven | 71 | 82 | 76 | 71 |
| Kasontvangsten particulieren | 78 | 97 | 79 | 78 |
| Bijdrage deelnemende gemeentes | 740 | 752 | 617 | 692 |
| Overige inkomsten | 51 | 55 | 55 | 55 |
| Totaal baten | 940 | 986 | 827 | 896 |
| SALDO | 0 | 0 | 0 | 0 |

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Toelichting afvalbrenngstation

Lasten

Salarissen

De totale kosten voor vast personeel en inhuur van derden zijn geïndexeerd.

Kapitaallasten

Deze bestaan uit de afschrijving en de toegerekende rente (zie bijlage I)

Overige goederen en diensten

| Omschrijving | Rekening 2014 | Begroting 2014 | Begroting 2015 | Begroting 2016 |
|--|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Venwerkingskosten restafval | 272 | 218 | 219 | 257 |
| Onderhoud | 27 | 35 | 35 | 35 |
| Huur materieel | 14 | 14 | 14 | 14 |
| Huur containers | 21 | 44 | 26 | 21 |
| Transport/ledigen containers | 141 | 130 | 120 | 145 |
| Dienstverlening derden (hout) | 14 | 35 | 35 | 0 |
| Verwerken houtafval en puin | -51 | -35 | -70 | -55 |
| Verwerking tapijt & kunststof | 25 | 30 | 30 | 35 |
| Afvoer banden | 0 | 5 | 5 | 5 |
| Verwerken bouw/sloopafval | 82 | 140 | 80 | 85 |
| Verwerken klein gevaarlijk afval (kga) | 62 | 55 | 55 | 65 |
| Verwerken ijzer | -79 | -50 | -80 | -80 |
| Verwerken asbest | 6 | 10 | 10 | 6 |
| Verwerken vetafval | -2 | 0 | -2 | -2 |
| Verwerken grond | 11 | 0 | 10 | 12 |
| Overige kosten | 8 | 10 | 10 | 10 |
| Kosten voorgaande jaren | 1 | | | |
| Totaal | 552 | 641 | 497 | 552 |

Collegebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Baten

Bijdrage bedrijven

| Omschrijving | Rekening 2014 | Begroting 2014 | Begroting 2015 | Begroting 2016 |
|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Bedrijven | 71 | 82 | 76 | 71 |

Kasontvangsten particulieren

| Omschrijving | Rekening 2014 | Begroting 2014 | Begroting 2015 | Begroting 2016 |
|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Haren | 51 | 56 | 48 | 51 |
| Groningen | 21 | 26 | 18 | 21 |
| Ten Boer | 2 | 3 | 2 | 2 |
| Bedum | 4 | 12 | 11 | 4 |
| Totaal | 78 | 97 | 79 | 78 |

Bijdrage deelnemende gemeenten

| Omschrijving | Rekening 2014 | Begroting 2014 | Begroting 2015 | Begroting 2016 |
|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Haren | 0 | 2 | -5 | -3 |
| Groningen | 634 | 648 | 540 | 596 |
| Ten Boer | 45 | 45 | 38 | 42 |
| Bedum | 61 | 57 | 44 | 57 |
| Totaal | 740 | 752 | 617 | 692 |

| | | | | |
|-----------|--------|--------|--------|--------|
| Haren | 6,21% | 6,48% | 6,81% | 6,21% |
| Groningen | 80,13% | 79,94% | 79,44% | 80,13% |
| Ten Boer | 5,70% | 5,33% | 5,64% | 5,70% |
| Bedum | 7,96% | 8,25% | 8,11% | 7,96% |

De verdeling is gebaseerd op gegevens uit de jaarrekening 2014.

Collegebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

4.4 Exploitatieoverzicht Chemocar

| Omschrijving | Rekening 2014 x € 1.000 | Begroting 2014 x € 1.000 | Begroting 2015 x € 1.000 | Begroting 2016 x € 1.000 |
|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| LASTEN | | | | |
| Bediening | 16 | 16 | 16 | 16 |
| Huur/Lease | 14 | 14 | 14 | 14 |
| Brandstof en ov.materiaal | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Totaal lasten | 35 | 35 | 35 | 35 |
| BATEN | | | | |
| Bijdrage gemeenten: | | | | |
| Bedum | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Ten Boer | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Leek | 5 | 6 | 6 | 5 |
| Haren | 6 | 5 | 6 | 6 |
| Grootegast | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Marum | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Zuidhorn | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Totaal baten | 35 | 35 | 35 | 35 |
| SALDO | 0 | 0 | 0 | 0 |

Toelichting

De kosten zijn gelijk aan de werkelijke kosten in 2014 en de begrote kosten in 2014 en 2015.

Bediening

Dit zijn de kosten voor inzet van personeel van de gemeente Groningen.

Huur

De ARCG huurt een chemocar van de gemeente Groningen.

Baten

De totale lasten worden verrekend met de deelnemende gemeenten op basis van werkelijk gebruik (zie bijlage VII).

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

4.5 Exploitatieoverzicht KGA-depot

| Omschrijving | Rekening 2014 x € 1.000 | Begroting 2014 x € 1.000 | Begroting 2015 x € 1.000 | Begroting 2016 x € 1.000 |
|------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| LASTEN | | | | |
| Salariskosten | 170 | 153 | 184 | 186 |
| Kapitaallasten | 65 | 69 | 62 | 24 |
| Personeel van derden | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Overige goederen en diensten | 54 | 90 | 90 | 90 |
| Totaal lasten | 289 | 312 | 335 | 300 |
| BATEN | | | | |
| Verrekening met gemeente Groningen | 289 | 312 | 335 | 300 |
| Totaal baten | 289 | 312 | 335 | 300 |
| SALDO | 0 | 0 | 0 | 0 |

Toelichting

De totale lasten worden verrekend met de gemeente Groningen die vervolgens 50% van de lasten doorberekent aan de deelnemende gemeenten.

Collegebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

4.6 Exploitatieoverzicht Olie/water/slib-installatie

| Omschrijving | Rekening 2014 x € 1.000 | Begroting 2014 x € 1.000 | Begroting 2015 x € 1.000 | Begroting 2016 x € 1.000 |
|--|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| LASTEN | | | | |
| Salariskosten | 62 | 49 | 61 | 62 |
| Kapitaallasten | 33 | 33 | 32 | 30 |
| Onderhoud/diversen | 14 | 20 | 20 | 20 |
| Totaal lasten | 109 | 102 | 113 | 113 |
| BATEN | | | | |
| Verrekening met gemeente Groningen: bediening/energie | 109 | 102 | 113 | 113 |
| Totaal baten | 109 | 102 | 113 | 113 |
| SALDO | 0 | 0 | 0 | 0 |

De kosten van deze installatie zijn geheel voor rekening van de gemeente Groningen.

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

5. Bijlagen

Bijlage I. Staat van kapitaaluitgaven

| omschrijving van de kapitaal-investering | voorlig dienstjaar | | | | lopend dienstjaar | | | | aanschafwaarde begin dienstjaar | aanschafwaarde einde dienstjaar | percentage van afschr. | totaal afgeschr. begin dienstjaar | in afschr. dienstjaar | rente in dienstjaar | boekwaarde begin dienstjaar | boekwaarde einde dienstjaar | kapitaal-lasten (=afschr.+rente) | t.i.v. exploitatie: |
|--|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|-----------------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| | aan-schaf-waarde begin dienstjaar | ver-meer-dering in dienstjaar | ver-minde-ring in dienstjaar | aan-schaf-waarde einde dienstjaar | ver-meer-dering in dienstjaar | ver-minde-ring in dienstjaar | aan-schaf-waarde einde dienstjaar | per-centage van afschr. | | | | | | | | | | |
| Bouw KGA-depot | 912 | | | 912 | | | 912 | 5% | 889,00 | 13 | 0 | 13 | 0 | 13 | 0 | 0 | 13 | |
| Vernieuwing KGA-depot | 120 | | | 120 | | | 120 | 6,67% | 49,00 | 8 | 1 | 72 | 64 | 9 | 0 | 0 | 0 | |
| Afzuigstelsel KGA-depot | 8 | | | 8 | | | 8 | 20% | 8,38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Gasbuisinstanties | 32 | | | 32 | | | 32 | 6,67% | 6,00 | 2 | 0 | 26 | 24 | 2 | 0 | 0 | 2 | |
| sub-totaal | 1.073 | 0 | 0 | 1.073 | 0 | 0 | 1.073 | | 962,38 | 23 | 1 | 111 | 88 | 24 | 0 | 0 | 24 | kga-depot |
| Afvalbrengringstation | 308 | | | 308 | | | 308 | 10% | 308,00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| KGA-depot afvalbrengringstation | 63 | | | 63 | | | 63 | 10% | 40,00 | 6 | 0 | 23 | 17 | 7 | 0 | 0 | 7 | |
| Vorkheftruck | 33 | | | 33 | | | 33 | 10% | 28,00 | 3 | 0 | 5 | 2 | 3 | 0 | 0 | 3 | |
| Stapelaar | 11 | | | 11 | | | 11 | 10% | 11,00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Overlappig | 111 | | | 111 | | | 111 | 10% | 111,00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Verharding | 237 | | | 237 | | | 237 | 10% | 237,00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Verbetere platenbaan abs | 24 | | | 24 | | | 24 | 10% | 7,00 | 2 | 0 | 17 | 14 | 3 | 0 | 0 | 3 | |
| Hekwerk bordes | 37 | | | 37 | | | 37 | 10% | 4,00 | 4 | 1 | 33 | 29 | 5 | 0 | 0 | 5 | |
| sub-totaal | 824 | 0 | 0 | 824 | 0 | 0 | 824 | | 746,00 | 16 | 1 | 78 | 62 | 17 | 0 | 0 | 17 | afvalbrengringstation |
| Oliescheidingsinstallatie | 441 | | | 441 | | | 441 | 6,67% | 380 | 29 | 1 | 61 | 32 | 30 | 0 | 0 | 30 | |
| sub-totaal | 441 | 0 | 0 | 441 | 0 | 0 | 441 | | 380 | 29 | 1 | 61 | 32 | 30 | 0 | 0 | 30 | ows-afscheider |
| Cassonttrekingsstelsel | 664 | | | 664 | | | 664 | 6,67% | 664 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| sub-totaal | 664 | 0 | 0 | 664 | 0 | 0 | 664 | | 664 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Wolderspoor |
| Kantoorgebouw nw bouw | 573 | | | 573 | | | 573 | 6,67% | 573 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Kantoorgebouw dakbedekking | 87 | | | 87 | | | 87 | 6,67% | 26 | 6 | 1 | 61 | 55 | 6 | 0 | 0 | 6 | |
| Aanleg w egen nw bouw | 1.583 | | | 1.583 | | | 1.583 | 5% | 1.272 | 79 | 3 | 311 | 232 | 82 | 0 | 0 | 82 | |
| Terreinrichting nw bouw | 377 | | | 377 | | | 377 | 5% | 289 | 19 | 1 | 88 | 70 | 20 | 0 | 0 | 20 | |
| Terreinverharding | 55 | | | 55 | | | 55 | 5% | 14 | 3 | 0 | 41 | 38 | 3 | 0 | 0 | 3 | |
| Weegbrug nieuw bouw | 141 | | | 141 | | | 141 | 10% | 141 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Sorteerhal | 360 | | | 360 | | | 360 | 10% | 360 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Infrastructuur | 143 | | | 143 | | | 143 | 10% | 143 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Aanleg vloer | 14 | | | 14 | | | 14 | 10% | 10 | 1 | 0 | 4 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | |
| Grondaankoop | 154 | | | 154 | | | 154 | | 0 | 0 | 2 | 154 | 154 | 2 | 0 | 0 | 2 | Wolderspoor |
| sub-totaal | 3.487 | 0 | 0 | 3.487 | 0 | 0 | 3.487 | | 2.828 | 108 | 7 | 659 | 551 | 114 | 0 | 0 | 114 | |
| Totalen | 6.487 | 0 | 0 | 6.487 | 0 | 0 | 6.487 | | 5.580 | 176 | 9 | 908 | 733 | 185 | 0 | 0 | 185 | |

Bijlage II. Geldlening

| omschrijving | Corspr-bedrag geldlening of voorschot | Datum en no. besluit algemeen bestuur | Datum en no. besluit goedkeuring | O of R | Jaar van laatste aflossing | Rente per centage | Restantbedrag begin dienstjaar | bedrag in dienstjaar op te nemen | Bedrag van de rente aflossing | Restantbedrag geldleningen einde dienstjaar |
|------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|--------|----------------------------|-------------------|--------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|---|
| lening leentw et | 1.815 | 1999 | 20-9-1999 nr. 107 | S | 2016 | 5,55% | 159 | 9 | 159 | 0 |

Bijlage III. Aanvoer

| | huisvuil | grofvuul | veegvuil | kw d/ba | marktadv | velatvuil | gift | Totaal |
|-------------------|----------|----------|----------|---------|----------|-----------|--------|---------|
| Bedum | 2.548 | 24 | | | | | 1.390 | 3.962 |
| Ten Boer | 1.617 | | | | | | 1.020 | 2.637 |
| Leek | 2.303 | | | | | | 1.250 | 3.553 |
| Groningen | 39.816 | 1.960 | 2.250 | 13.600 | 270 | 650 | 7.320 | 65.866 |
| Haren | 2.940 | 100 | | | | | 1.520 | 4.560 |
| Groote gast | 1.250 | 588 | | | | | 670 | 2.508 |
| Marum | 1.153 | | | | | | 500 | 1.653 |
| Zuidhorn | 2.154 | 152 | | | | | 910 | 3.216 |
| Derden | | | | 200 | | | | 280 |
| Afvalbrengstation | | 1.823 | | | | | | 1.823 |
| SOZOG | 22.270 | 3.430 | | 375 | | | | 26.075 |
| SANOG | 4.410 | 564 | | 0 | | | | 4.974 |
| Totaal | 80.461 | 8.641 | 2.250 | 14.175 | 270 | 730 | 14.580 | 121.107 |

Opbrengsten vuilaanvoer per gemeente

| | tonnage huisvuil | | à € 141,25 tonnage grofvuul | | à € 141,25 tonnage per ton kw d/ba | | à € 74,10 tonnage per ton vet | | à € 36,55 tonnage per ton gift | | à € 58,3 tonnage per ton | | Totaal bedrag |
|-------------------|--------------------------------|------------|-----------------------------|---------|------------------------------------|-----------|-------------------------------|--------|--------------------------------|---------|--------------------------|---------|---------------|
| | à € 121,96 tonnage huis/grofv. | per ton | à € 121,96 tonnage per ton | kw d | à € 121,96 tonnage per ton | kw d | à € 74,10 tonnage per ton | 27,788 | à € 36,55 tonnage per ton | 375 | à € 58,3 tonnage per ton | 850,014 | |
| Bedum | 2.548 | 359.905 | 24 | 3.390 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.390 | 81.037 | 444.332 |
| Ten Boer | 1.617 | 228.401 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.020 | 59.466 | 287.867 |
| Leek | 2.940 | 415.275 | 100 | 14.125 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.520 | 88.616 | 518.016 |
| Groningen | 42.066 | 5.941.823 | 1.960 | 276.850 | 13.870 | 1.027.767 | 650 | 23.758 | 7.320 | 426.756 | 7.320 | 426.756 | 7.696.953 |
| Afvalbrengstation | 0 | 0 | 1.823 | 257.499 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.250 | 72.875 | 257.499 |
| Leek | 2.303 | 325.299 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 670 | 39.061 | 398.174 |
| Groote gast | 1.250 | 176.563 | 588 | 83.055 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 500 | 29.150 | 298.679 |
| Marum | 1.153 | 162.861 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 910 | 53.053 | 192.011 |
| Zuidhorn | 2.154 | 304.253 | 152 | 21.470 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 910 | 53.053 | 378.776 |
| Derden | | | | | 200 | 14.820 | 80 | 2.924 | | | | | 17.744 |
| sub-totaal | 56.031 | 7.914.379 | 4.647 | 656.389 | 14.070 | 1.042.587 | 730 | 26.682 | 14.580 | 850.014 | 14.580 | 850.014 | 10.490.050 |
| SOZOG | 22.270 | 2.716.049 | 3.430 | 418.323 | 375 | 27.788 | | | | | | | 3.162.160 |
| SANOG | 4.410 | 537.844 | 564 | 68.785 | 0 | 0 | | | | | | | 606.629 |
| Totaal | 82.711 | 11.168.272 | 3.994 | 487.108 | 14.445 | 1.070.375 | 730 | 26.682 | 14.580 | 850.014 | 14.580 | 850.014 | 14.258.639 |

Collegedebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Bijlage IV. Kosten aanvoer

| | rekening 2014 | | begroting 2014 | | begroting 2015 | | begroting 2016 | |
|------------------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| | tonnage | tarief | tonnage | tarief | tonnage | tarief | tonnage | tarief |
| Huishoudelijk afval | | | | | | | | |
| Vagron: ARCG gemeenten | 57.867 | 123,70 | 53.450 | 123,70 | 57.597 | 125,16 | 56.031 | 126,50 |
| Sozog/Snog | 54.126 | 123,70 | 6.695 | 123,70 | 6.566 | 125,16 | 26.680 | 126,50 |
| Afvalbrengstat. | 1.919 | 104,70 | 201 | 104,70 | 161 | 105,79 | 1.823 | 106,82 |
| grofafval ARCG | 3.280 | 104,70 | 343 | 104,70 | 405 | 105,79 | 2.824 | 106,82 |
| grofvalval SS | 8.296 | 104,70 | 869 | 104,70 | 833 | 105,79 | 3.994 | 106,82 |
| * Huishoudelijk afval | 125.488 | 15,266 | 119.882 | 14,576 | 125.962 | 15,505 | 91.352 | 11,386 |
| Bedrijfsafval | | | | | | | | |
| Vagron: ARCG gemeenten | 14.482 | 71,50 | 13.930 | 71,50 | 996 | 71,50 | 13.870 | 72,50 |
| Sozog/Snog | 1.077 | 71,50 | 77 | 71,50 | 129 | 71,50 | 375 | 72,50 |
| Derden | 176 | 71,50 | 13 | 71,50 | 0 | 71,50 | 200 | 72,50 |
| * Bedrijfsafval | 15.735 | 1,124 | 15.738 | 1,125 | 15.652 | 1,119 | 14.445 | 1,047 |
| Vetafval | | | | | | | | |
| Vagron: ARCG gemeenten | 668 | 35,01 | 708 | 35,01 | 25 | 35,70 | 650 | 36,39 |
| Derden | 80 | 35,01 | 120 | 35,01 | 4 | 35,70 | 80 | 36,39 |
| * Vetafval | 748 | 26 | 828 | 29 | 712 | 25 | 730 | 27 |
| GFT-afval | | | | | | | | |
| Attero vergoeding | 14.137 | 40,52 | 10.535 | 40,52 | 427 | 40,92 | 14.580 | 41,91 |
| Vagron oversvl./transprt | 14.137 | 15,83 | 224 | 15,82 | 167 | 16,12 | 14.580 | 16,39 |
| * GFT-afval | 14.137 | 56,35 | 10.535 | 56,34 | 594 | 57,04 | 14.580 | 58,30 |
| TOTAAL VUILAFVOER | 156.108 | | 146.983 | | 16.323 | 157.183 | 121.107 | 13.310 |

Collegebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Bijlage V. Opbrengsten aanvoer

| | rekening 2014 | | | begroting 2014 | | | begroting 2015 | | | begroting 2016 | | |
|----------------------------|----------------|--------|---------------------|----------------|--------|---------------------|----------------|--------|---------------------|----------------|--------|---------------------|
| | tonnage | tarief | bedrag x € 1.000 | tonnage | tarief | bedrag x € 1.000 | tonnage | tarief | bedrag x € 1.000 | tonnage | tarief | bedrag x € 1.000 |
| Huishoudelijk afval | | | | | | | | | | | | |
| ARCG gemeenten | 61.147 | 141,80 | 8.671 | 57.314 | 141,80 | 8.127 | 61.487 | 141,80 | 8.719 | 56.031 | 141,25 | 7.914 |
| ARCG gem. gha | | | | | | | | | | 2.824 | 141,25 | 399 |
| Sozog/Sanog | 62.422 | 119,43 | 7.455 | 61.033 | 119,43 | 7.289 | 62.933 | 120,62 | 7.591 | 26.680 | 121,96 | 3.254 |
| Sozog/Sanog gha | | | | | | | | | | 3.994 | 121,96 | 487 |
| Afvalbrengstation | 1.919 | 141,80 | 272 | 1.535 | 141,80 | 218 | 1.542 | 141,80 | 219 | 1.823 | 141,25 | 257 |
| Totaal HHA | 125.488 | | 16.398 | 119.882 | | 15.634 | 125.962 | | 16.529 | 91.352 | | 12.312 |
| Bedrijfsafval | | | | | | | | | | | | |
| ARCG gemeenten | 14.482 | 73,10 | 1.059 | 13.930 | 73,10 | 1.018 | 13.856 | 73,10 | 1.013 | 13.870 | 74,10 | 1.028 |
| Sozog/Sanog | 1.077 | 73,10 | 79 | 1.808 | 73,10 | 132 | 1.797 | 73,10 | 131 | 375 | 74,10 | 28 |
| Derden | 176 | 73,10 | 13 | 0 | 73,10 | 0 | 0 | 73,10 | 0 | 200 | 74,10 | 15 |
| Totaal BA | 15.735 | | 1.150 | 15.738 | | 1.150 | 15.652 | | 1.144 | 14.445 | | 1.070 |
| Vetafval | | | | | | | | | | | | |
| ARCG gemeenten | 668 | 35,18 | 24 | 708 | 35,18 | 25 | 608 | 35,85 | 22 | 650 | 36,55 | 24 |
| Derden | 80 | 35,50 | 3 | 120 | 35,50 | 4 | 104 | 35,70 | 4 | 80 | 36,55 | 3 |
| Totaal Vet | 748 | | 26 | 828 | | 29 | 712 | | 26 | 730 | | 27 |
| GFT-afval | | | | | | | | | | | | |
| ARCG gemeenten | 13.735 | 55,28 | 759 | 10.535 | 56,34 | 594 | 14.856 | 57,04 | 847 | 14.580 | 58,30 | 850 |
| Totaal GFT | 13.735 | | 759 | 10.535 | | 594 | 14.856 | | 847 | 14.580 | | 850 |
| | tonnage | | bedrag | tonnage | | bedrag | tonnage | | bedrag | tonnage | | bedrag |
| TOTAAL VUILAANVOER | 155.706 | | 18.334 | 146.983 | | 17.407 | 157.183 | | 18.546 | 121.107 | | 14.259 |

Collegebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Bijlage VI. Salariskosten

| | jaarrekening 2014 | | | | | begroting 2014 | | | | | begroting 2015 | | | | |
|---------------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------|------------------|--------------------|---------------|----------------|------------|------------------|--------------------|---------------|----------------|------------|
| | Woldjer spoor | afvalbr station | KGA- depot | OVS- afsch. | Totaal | Woldjer spoor | afvalbr station | KGA- depot | OVS- afsch. | Totaal | Woldjer spoor | afvalbr station | KGA- depot | OVS- afsch. | Totaal |
| overhead | 40 | 10 | 50 | 0 | 100 | 42 | 11 | 53 | 0 | 106 | 40 | 10 | 50 | 0 | 100 |
| binnendienst | 147 | 116 | 77 | 0 | 340 | 137 | 108 | 84 | 0 | 329 | 134 | 109 | 90 | 0 | 333 |
| buitendienst | 26 | 135 | 43 | 62 | 266 | 25 | 115 | 16 | 49 | 205 | 26 | 136 | 44 | 61 | 267 |
| totaal | 213 | 261 | 170 | 62 | 706 | 204 | 234 | 153 | 49 | 640 | 200 | 255 | 184 | 61 | 700 |

| | begroting 2016 | | | | |
|---------------|------------------|--------------------|---------------|----------------|------------|
| | Woldjer spoor | afvalbr station | KGA- depot | OVS- afsch. | Totaal |
| overhead | 41 | 10 | 51 | 0 | 103 |
| binnendienst | 146 | 120 | 93 | 0 | 359 |
| buitendienst | 26 | 135 | 42 | 62 | 264 |
| totaal | 213 | 265 | 186 | 62 | 726 |

Collegebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Bijlage VII. Chemocar specificatie

| | | | | |
|------------|----------|------------|-----|--------|
| Bedum | 9 dagen | à € 460,00 | = € | 4.140 |
| Ten Boer | 8 dagen | à € 460,00 | = € | 3.680 |
| Leek | 12 dagen | à € 460,00 | = € | 5.520 |
| Haren | 12 dagen | à € 460,00 | = € | 5.520 |
| Grootegast | 9 dagen | à € 460,00 | = € | 4.140 |
| Marum | 8 dagen | à € 460,00 | = € | 3.680 |
| Zuidhorn | 18 dagen | à € 460,00 | = € | 8.280 |
| totaal | 76 dagen | à € 460,00 | = € | 34.960 |

Collegebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Bijlage VIII. Meerjarenbegroting

| Meerjarenraming 2016/ 2019 | | | | | |
|----------------------------|-----------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Jaargang | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| categorie | Omschrijving | x € 1.000 | x € 1.000 | x € 1.000 | x € 1.000 |
| 410 | Salariskosten personeel | 726 | 653 | 653 | 653 |
| 420 | Kapitaallasten | 185 | 161 | 133 | 121 |
| 430 | Personeel van derden | 118 | 105 | 105 | 105 |
| 431 | Energiekosten | 40 | 54 | 55 | 55 |
| 434 | Vuilverwerkingskosten | 13.310 | 10.425 | 10.529 | 10.635 |
| 434 | Ov.goederen en diensten | 1.637 | 1.532 | 1.543 | 1.548 |
| 434 | Verr.nascheiding kunststof | 4.203 | 2.563 | 2.563 | 2.563 |
| | Onvoorzien | 20 | 20 | 20 | 20 |
| | Exploitatie-resultaat | 0 | 101 | 96 | 111 |
| | Totale lasten | 20.240 | 15.614 | 15.697 | 15.811 |
| 834 | ov.goederen en diensten: | | | | |
| | t.b.v. diversen | 1.775 | 1.636 | 1.614 | 1.617 |
| | t.b.v.nascheiding kunststof | 4.206 | 2.563 | 2.563 | 2.563 |
| | t.b.v. vuilaanvoer | | | | |
| | van gemeenten | 10.215 | 11.124 | 11.235 | 11.347 |
| | van derden | 18 | 21 | 21 | 22 |
| | van afvalbrengstation | 257 | 270 | 264 | 262 |
| | Sozog/Sanog | 3.769 | 0 | 0 | 0 |
| | Totale baten | 20.240 | 15.614 | 15.697 | 15.811 |
| | Vuilaanvoer tonnages | | | | |
| | gemeenten | 93.772 | 92.620 | 95.673 | 99.114 |
| | derden | 280 | 280 | 280 | 280 |
| | Sozog/Sanog | 27.055 | 0 | 0 | 0 |
| | Totaal | 121.107 | 92.900 | 95.953 | 99.394 |

Collegebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Bijlage IX. Vereveningsbijdrage

In de vergadering van het algemeen bestuur van 31 januari 1991 is een vereveningsbijdrage vastgesteld. Op grond van deze regeling zijn op de balans bedragen verantwoord als te ontvangen en te betalen in overeenstemming met het besluit.

| Bijdrage in het vereveningsfonds: | in euro's |
|-----------------------------------|--------------|
| Groningen | 6.069 |
| Haren | 721 |
| Bedum | 21 |
| Ten Boer | 61 |
| Totaal | <u>6.872</u> |

| Bijdrage uit het vereveningsfonds: | |
|------------------------------------|--------------|
| Leek | 981 |
| Grootegast | 2.742 |
| Marum | 2.178 |
| Zuidhorn | 971 |
| Totaal | <u>6.872</u> |

Collegebrief - ARCG ontwerpbegroting 2016

Aldus vastgesteld door het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling "Afvalbeheer Regio Centraal Groningen" in zijn vergadering van 18 mei 2015.

De voorzitter

De secretaris

J. van Keulen

Ing. J.M. Kortbeek

Ingekomen stukken B&V juni 2015

Lijst van ingekomen collegebrieven voor de raadscommissie Beheer en Verkeer van 17 juni 2015

| Nr. | Onderwerp | Ontvangen d.d. | Advies | opmerkingen |
|-----|---|----------------|--------|-------------|
| 1 | Beantwoording vragen en toezeggingen (raadscies inzake) commissie-behandeling jaarrekening 2014 | 27-5-2015 | v.k.a. | |
| 2 | ARCG ontwerpbegroting 2016 | 29-5-2015 | | op agenda |
| 3 | Voortgang openstaande moties in aanloop naar Voorjaarsdebat 2015 | 29-5-2015 | v.k.a. | |
| 4 | Programma-overeenkomst inzake HOV Groningen Stad | 29-5-2015 | v.k.a. | |
| 5 | Jaarstukken 2015 Regio Groningen Assen | 4-6-2015 | | op agenda |
| 6 | Informereren over start van het verleggen van kabels en leidingen Ring Zuid | 5-6-2015 | v.k.a. | |
| 7 | Aanbesteding contract fietsbeheer | 5-6-2015 | v.k.a. | |

5-6-2015

Raadsvoorstel - Concept Binnenstadvisie Bestemming Binnenstad



Raadsvoorstel

Onderwerp **Concept Binnenstadvisie Bestemming Binnenstad**

Registratienr. 5030178 Steller/telnr. J.Berends/8307 R.Torenbosch/0653578144 Bijlagen 1

Classificatie Openbaar Geheim

Vertrouwelijk

Portefeuillehouder

van Keulen

Raadscommissie

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van de concept Binnenstadvisie "Bestemming Binnenstad" en het bijbehorende uitvoeringsprogramma;
- II. de hoofdlijnen van de concept Binnenstadvisie "Bestemming Binnenstad" vast te stellen, als basis voor het inspraaktraject:
 - vergroten van het bezoek en gebruik van de binnenstad;
 - meer ruimte te geven aan de voetganger en de fietser;
 - de openbare ruimte daarop in te richten;
 - uitwerken van een andere routing van de bussen.

Samenvatting

De binnenstad van Groningen is het belangrijkste knooppunt van stedelijk leven in Noord-Nederland. Dat is niet alleen historisch gegroeid, maar heeft ook te maken met een goede stedelijke planning en decennialang gevoerd "compacte stad" beleid. Dat heeft geresulteerd in een binnenstad met een zeer uitgebreide en diverse concentratie van voorzieningen.

De binnenstad is ons visitekaartje en onze belangrijkste stedelijke dynamo die Groningen als aantrekkelijke woon- werk- en studiestad positioneert. Onmiskenbaar is de binnenstad de afgelopen decennia aantrekkelijker geworden. Tegelijkertijd zien we een aantal belangrijke ontwikkelingen op de stad afkomen die ook de binnenstad raken. De stad groeit, het winkellandschap verandert in hoog tempo, bezoekers zoeken steeds meer beleving en evenementen en cultuur worden steeds meer een bepalende vestigingsvoorwaarde. We willen de binnenstad voorbereiden op deze toekomst. Daarom is het nu tijd voor maatregelen die de aantrekkingskracht van de binnenstad versterken. Dit verwoorden we in een nieuwe visie, getiteld Bestemming Binnenstad.

We willen het onderscheidend vermogen en de wervingskracht van de binnenstad nog beter en over een groter gebied benutten. Dat doen we door te investeren in een goede bereikbaarheid en een uitbreiding van het voetgangersgebied, in samenhang met een toegankelijke, aantrekkelijke openbare ruimte. Daarmee creëren we de juiste voorwaarden voor service, gastvrijheid, festivals, markten en evenementen. De overheid past een faciliterende rol, het initiatief ligt bij stadjes, bedrijven en instellingen.

Door het vaststellen van de hoofdlijnen van de concept Binnenstadvisie "Bestemming Binnenstad" geeft uw raad ons college het mandaat om meer ruimte creëren voor de voetganger en de fiets door een andere routing van de bus uit te werken.

B&W-besluit d.d.: 26-05-2015

Raadsvoorstel - Concept Binnenstadvisie Bestemming Binnenstad

Aanleiding en doel

In ons coalitieakkoord "Voor de Verandering" kondigden we aan het verblijfsgebied van de binnenstad en de Diepenring aan te pakken. Met deze conceptvisie "Bestemming Binnenstad" en het daarbij behorend concept-uitvoeringsprogramma lossen we deze belofte in.

De binnenstad van Groningen beleeft een revival. Het wordt er drukker. Niet alleen door een groeiende stad met naar verwachting circa 225.000 inwoners in 2025, aldus CBS/PBL. Maar ook door de krimpende regio en de afhankelijkheid van voorzieningen in Stad, inclusief een toenemende pendel. Op de korte termijn zijn maatregelen nodig die het verblijfsklimaat verbeteren. Door het intensievere gebruik ontstaan op een aantal plekken nu al onveilige situaties, vooral tussen langzaam verkeer onderling (voetgangers en fietsers) en tussen voetgangers, fietsers en bussen. We willen deze problemen aanpakken en voorbereid zijn op extra passantenstromen die door nieuwe publiekstrekkingen aan de Westerhaven, de Grote Markt en de Nieuwe Markt ontstaan. De openbare ruimte in de binnenstad wordt niet groter, maar kan wel beter benut worden.

Tegelijkertijd verandert de rol van het gebruik van de binnenstad. Mensen maken andere afwegingen bij binnenstadsbezoek dan enkele jaren geleden: beleving en ontmoeting worden belangrijker. Dit heeft gevolgen voor het ruimtegebruik, mobiliteit en bezoeksmomenten. Transitie in de detailhandel, horeca, cultuur en dienstverlening zijn hierbij belangrijke factoren. Ook in andere binnenstedelijke functies heerst dynamiek, zoals in de vraag naar wonen en ruimte voor ondernemerschap. Niet alleen in de historische binnenstad, maar ook in de direct aangrenzende gebieden: het centrum wordt wat dat betreft groter en de Diepenring ligt hierin centraal.

De binnenstad wordt drukker en de veranderingen in het consumentengedrag zetten zich versterkt voort. We moeten daarom nu maatregelen nemen om de binnenstad voor te bereiden op de toekomst. Daarom maken we keuzes die het verblijfsklimaat en daarmee ook de leefbaarheid en het economisch functioneren van de binnenstad verbeteren. Daar profiteert de gehele regio van.

Een voetgangersvriendelijke binnenstad met volop ruimte voor ontmoeting, een veelheid aan functies en (lokale) identiteiten is een succesvolle stad. Met deze overtuiging slaan we geen nieuwe weg in, maar continueren en actualiseren we beleid dat in Groningen al decennia geleden werd ingezet. De keuze voor de voetganger als belangrijkste gebruiker van de binnenstad betekent dat we de menselijke maat als uitgangspunt nemen bij de inrichting van het straatbeeld. Dat heeft consequenties voor het overige verkeer, in het bijzonder de OV-structuur, en de inrichting van de openbare ruimte.

Kader

In ons coalitieakkoord "Voor de Verandering" kondigden we aan het verblijfsgebied van de binnenstad en de Diepenring aan te pakken.

De binnenstad raakt vanwege haar multifunctionaliteit vele beleidsterreinen en thema's, zoals Healthy Ageing, City of Talent, evenementenbeleid, Fietsstrategie, Woonvisie, duurzame stadsdistributie en toegankelijke stad. In Bestemming Binnenstad benoemen we in hoofdlijnen de belangrijkste zaken. Deze hebben vooral betrekking op de ruimtelijke structuur van het centrum: verkeersstromen en de openbare ruimte. Daarmee scheppen we de juiste voorwaarden voor woon- en economisch beleid die we ook in de visie op hoofdlijnen behandelen.

Argumenten en afwegingen

Het ruim baan geven aan de voetgangers heeft consequenties voor het overige verkeer en de inrichting van de openbare ruimte. Om voetgangers daadwerkelijk meer ruimte te geven, wijzigen we de OV-structuur en kiezen we voor nieuwe tracés met bushaltes direct bij of op korte loopafstand van het kernwinkelgebied en de belangrijkste attracties. Daarmee zorgen we voor een vlotte bediening en een goede aanvoer en spreiding van reizigers over de binnenstad. De nieuwe rijroutes zijn wat betreft reistijd en exploitatie voor de westzijde gelijk en voor de oostzijde zelfs licht positief (zo blijkt uit doorrekeningen van verkeersadviesbureau Bono Traffics). Daarnaast hebben we onderzocht hoe de binnenstadsbezoeker de in- en uitstaphaltes aan de Grote Markt en het A-Kerkhof gebruikt.

Daaruit blijkt dat deze haltes veelal niet de eindbestemming zijn, maar dat busreizigers uitzwermen over de binnenstad. We verwachten daarom niet dat een andere situering van de centrumhaltes, zoals door ons wordt voorgesteld, zal leiden tot minder gebruik van het OV naar de binnenstad. De haltes liggen in ons voorstel nog steeds direct bij of op zeer korte afstand van het hart van de stad en bovendien aan aantrekkelijke looproutes. Bovendien kan het vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenstad leiden tot meer bezoekers; ook bezoekers die gebruik maken van het OV.

Raadsvoorstel - Concept Binnenstadvisie Bestemming Binnenstad

We denken dat door deze maatregelen het voor de voetganger, en de fietser, veel aantrekkelijker wordt in de binnenstad. Dat hebben eerdere ingrepen die de voetganger de ruimte gaven, zoals het Verkeerscirculatieplan en Binnenstad Beter ruimschoots bewezen. We verwachten dat de binnenstad toegankelijker wordt voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn omdat het aantal gevaarlijke oversteekpunten en conflicten met zwaar verkeer sterk wordt verminderd en we de kans krijgen om aanlooproutes naar de nieuwe haltes toegankelijker in te richten. Dit biedt ook kansen om de openbare ruimte aantrekkelijker maken voor ouderen, gezinnen en bijvoorbeeld om in te spelen voor kinderen. We zijn ons er van bewust dat de bereikbaarheid per bus voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn en die géén beroep kunnen doen op aanvullend WMO-vervoer onder druk staat. We gaan hiervoor bij de uitwerking op zoek naar een passende oplossing.

Taxi's en het WMO-vervoer zijn een essentieel onderdeel van het vervoerssysteem van de stad Groningen. Ze maken de binnenstad bereikbaar en toegankelijk voor verschillende doelgroepen. Ook in de toekomstige situatie kunnen taxi's en WMO-vervoer op zeer korte afstand van het hart van de stad - de Grote Markt - komen.

Om de grote fietsstromen vlot en verkeersveilig door of om de binnenstad te leiden, versterken we de robuustheid van de fietsstructuur en treffen we maatregelen die het fietsparkeren in de binnenstad verbeteren. De nieuwe OV-structuur biedt daarvoor de mogelijkheden.

De belangrijkste route voor het noord-zuidverkeer loopt via de Oude Ebbingestraat, Grote Markt en de Gelkingestraat. De Oude Ebbingestraat wordt bovendien autovrij gemaakt. We verwachten daardoor voor zowel de Oude Ebbingestraat als de Gelkingestraat een economische impuls. Daardoor kunnen we in de Oosterstraat en de oostzijde van de Grote Markt de voetganger de ruimte bieden. Zo ontstaat er een volledig aaneengesloten voetgangersgebied. Dit sluit aan op de plannen voor de Oostwand van de Grote Markt en het daarachter gelegen Groninger Forum. Ook de Oosterstraat krijgt hiermee een nieuwe economische impuls als een van de belangrijke winkelstraten in het stadshart. Hoe de route precies gaat lopen en hoe de inrichting van de straten wordt werken we nader uit.

De tweede in het oog springende maatregel is het aanleggen van fietsstroken aan de Turfsingel en het Schuitendiep, gecombineerd met een rijbaan voor bus en auto. Zo kan de noord- en oostzijde van de Diepenring fungeren als (slimme) verdeelring tussen de hoofd fietsroutes en de binnenstad, met een aangepaste, veiligere infrastructuur die dat ondersteunt. In het najaar spreken wij met u over de parkeervisie. Daarbij betrekken wij ook het parkeren op de Diepenring.

Ook de drukke oost-westroute A-straat - Brugstraat en de Munnekeholm worden door het verdwijnen van het busverkeer een stuk veiliger en aantrekkelijker voor fietsers.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Op 5 maart 2013 gaf uw raad een aftrap voor het nadenken over de Binnenstad. Sindsdien is met veel verschillende partijen gesproken en kwam de toekomst van de binnenstad op verschillende manieren terug op het Let's Gro festival in 2013 en 2014. Op 9 april 2015 is uw raad opnieuw betrokken via een workshop. De binnenstad is continu in ontwikkeling, daarom blijven we in gesprek met stad en regio en de eigen kracht van bewoners, bedrijven en instellingen. In onze faciliterende rol hebben we al veel mogelijk gemaakt zoals de aanpassing van het bestemmingsplan voor de binnenstad, experimenten (minder regels) in bijvoorbeeld de Zwanestraat, de aanpassing van het terrassenbeleid en het nieuwe evenementenbeleid. Het OV-bureau en de provincie Groningen zijn betrokken bij de OV-aspecten van de binnenstadvisie.

Financiële consequenties

Aan de Binnenstadvisie zelf zijn geen directe financiële consequenties verbonden. Aan de Binnenstadvisie hebben we een concept-uitvoeringsprogramma gekoppeld, met een overzicht van maatregelen die invulling geven aan de visie. De grootste investering bestaat uit infrastructurele maatregelen voor de bereikbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. In totaal worden de kosten daarvan geraamd op 22,5 miljoen euro.

In de meerjarenbegroting is vanaf 2017 structureel een bedrag van 1 miljoen euro gereserveerd voor de "Aanpak Diepenring". Op basis van de huidige rente en een afschrijvingstermijn van 40 jaar kan circa 18 miljoen euro worden geïnvesteerd vanaf 2017. In de komende periode zal naar aanvullende middelen moeten worden gezocht om het gehele programma uit te kunnen voeren.

Raadsvoorstel - Concept Binnenstadvisie Bestemming Binnenstad

Daarnaast is er in de begroting 2 miljoen euro beschikbaar in het hoofdstuk "Verplaatsen". In het aan de Fietstrategie gekoppelde uitvoeringsprogramma vindt een integrale afweging plaats voor de inzet van deze structurele middelen uit het coalitieakkoord. De maatregelen die nodig zijn voor de onderdelen Economisch functioneren en Wonen in de Binnenstad worden respectievelijk gedekt uit G-kwadraat en intensiveringsmiddelen wonen, jaarschijf 2015 en verder.

Overige consequenties

Bij de binnenstadvisie is de uitwerking van drie openstaande moties aan de orde.

Motie "Ruimte voor Stadgers en bezoekers aan de Diepenring" (december 2013)

In de motie verzoekt de raad het college:

- te onderzoeken met welke beperkte ingrepen een eerste stap gezet kan worden richting een beter en veiliger verblijfsklimaat aan de Diepenring voor wandelaars en fietsers;
- In geval van (groot) onderhoud, te onderzoeken met welke beperkte ingrepen sluipverkeer op de Diepenring voorkomen kan worden als de zuidelijke ringweg wordt aangepakt.

Met deze visie en de voorgestelde maatregelen geven wij uitvoering aan het eerste deel van deze motie. Wat betreft het tweede deel bekijken we met Groningen Bereikbaar of er tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg knelpunten op de Diepenring gaan ontstaan.

Motie "Goed wonen in de Binnenstad" (december 2014)

In de Woonvisie Wonen in Stad (2015) hebben we aangegeven wat we gaan doen om de diversiteit van het wonen in de binnenstad te stimuleren. Wij gaan er van uit dat deze motie daarmee is beantwoord.

Motie "Slimme wandelroutes" in combinatie met "Motie Toegankelijkheid prominent op de agenda" (december 2014)

Met de voorgestelde maatregelen wordt de openbare ruimte in de binnenstad toegankelijker voor iedereen en daarmee dus ook voor ouderen en mensen met een beperking. We zetten daarmee de toegankelijkheid van de binnenstad hoog op de agenda. Wij nodigen de doelgroep uit om de komende periode mee te denken bij de uitwerking van de maatregelen om de openbare ruimte nog beter toegankelijk te maken.

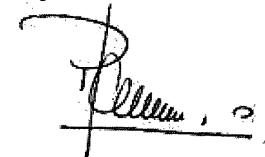
Een ander onderdeel van de motie betrof mogelijke deelname aan de Access City award. We hebben de mogelijkheden daartoe onderzocht. De Access City Award is interessant, maar wij verwachten meer kans te maken over enkele jaren als we wat verder zijn in de uitwerking van de binnenstadvisie.

Vervolg

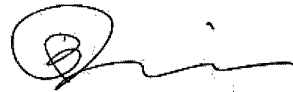
De concept-binnenstadvisie wordt na behandeling in uw raad door ons college voor inspraak vrijgegeven. De inspraakperiode is van 20 augustus tot 20 september 2015. Na de inspraakprocedure wordt de visie ter vaststelling voorgelegd aan uw raad. Dat is naar verwachting in december 2015.

Omdat de druk op de openbare ruimte aan de westzijde van de binnenstad – de looproute van de Westerhaven naar de Vismarkt – het meest actueel is ligt het voor de hand daar als eerste met maatregelen aan de slag te gaan. In het entreegebied Westerhaven worden nieuwe publiekstrekkers geopend en de verbindende route A-straat/Brugstraat is nu onvoldoende ingesteld op voetgangers en fietsers. Daarom beginnen we, parallel met de periode van inspraak en afronding van de visie, alvast met een eerste uitwerking van de westzijde. Dit doen we samen met ondernemers en bewoners. De uitwerking wordt ter vaststelling aan uw raad voorgelegd. Dit doen we overigens met alle uitwerkingsvoorstellen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

| | | |
|----|--|----|
| 1. | <i>Ambitie</i> | 05 |
| 2. | <i>De economie van de binnenstad</i> | 17 |
| 3. | <i>Wonen in de binnenstad</i> | 29 |
| 4. | <i>Openbare ruimte en bereikbaarheid</i> | 37 |
| B. | <i>Uitvoeringsprogramma</i> | 74 |

Colofon © Gemeente Groningen
Ontwerp en opmaak Bart Bleeker
Fotografie Ewoud Rooks
Drukwerk Zalsman
juni 2015
Hoewel dit boek met veel zorg is samengesteld, aanvaarden auteurs noch uitgever enige aansprakelijkheid voor schade ontstaan door eventuele fouten en/of onvolkomenheden.

INLEIDING

We willen de binnenstad klaar maken voor de toekomst!

De Groninger binnenstad is een populaire bestemming voor wonen, werken, studeren, winkelen en ontspannen. Door de grote diversiteit van het aanbod, karakter is de aantrekkelijkheid groot. We hebben de basisvoorzieningen op orde zijn (schoon, heel en veilig). Een binnenstad die van groot belang is voor de identiteit van stad én regio.

In Bestemming Binnenstad formuleren we onze ambitie: we willen de binnenstad van Groningen voorbereiden op de toekomst. Dat is nodig, want de stad groeit hard en de regiofunctie wordt steeds groter. Het winkellandschap verandert in hoog tempo, het belang van recreatief bezoek, cultuur en evenementen neemt toe en het wonen in de binnenstad wordt steeds populairder.

Maar de openbare ruimte kan het toenemende aantal voetgangers, fietsers, bussen, vrachtauto's, taxis en evenementen niet overal meer aan. De druk op de fijnmazige historische structuur van de binnenstad neemt toe en er is een gebrek aan ruimte voor voetgangers en fietsers. Dit leidt steeds vaker tot conflicten in de openbare ruimte en daarmee verliest de binnenstad aan aantrekkingskracht.

Om de binnenstad voor te bereiden op de toekomst en aantrekkelijk te houden voor stadlers en bezoekers, zullen we een belangrijke keuze voor de openbare ruimte moeten maken. Een keuze die het verblijfsklimaat en de leefbaarheid versterkt en daarmee het economisch functioneren van het stadshart verbetert. Daarom gaan we voetgangers en fietsers alle ruimte geven en de openbare ruimte daarop herinrichten en veel beter benutten. Dat doen we door te investeren in een

uitbreiding van het voetgangersgebied, in samenhang met een toegankelijke, aantrekkelijke openbare ruimte en in een goede bereikbaarheid. Met inspanningen en betrokkenheid van alle partijen - stadlers, bedrijven en instellingen - werken we aan een economisch succesvol, levendig en verblijfs- en investerings-rijke stadshart dat uitnodigt tot gaan we voetgangers en fietsers alle ruimte geven en de openbare ruimte daarop herinrichten en veel beter benutten. Dat doen we door te investeren in een uitbreiding van het voetgangersgebied, in samenhang met een toegankelijke, aantrekkelijke openbare ruimte en in een goede bereikbaarheid. Met inspanningen - stadlers, bedrijven en instellingen - werken we aan een economisch succesvol, levendig en sfeervol stadshart dat uitnodigt tot verblijf en investeringen.

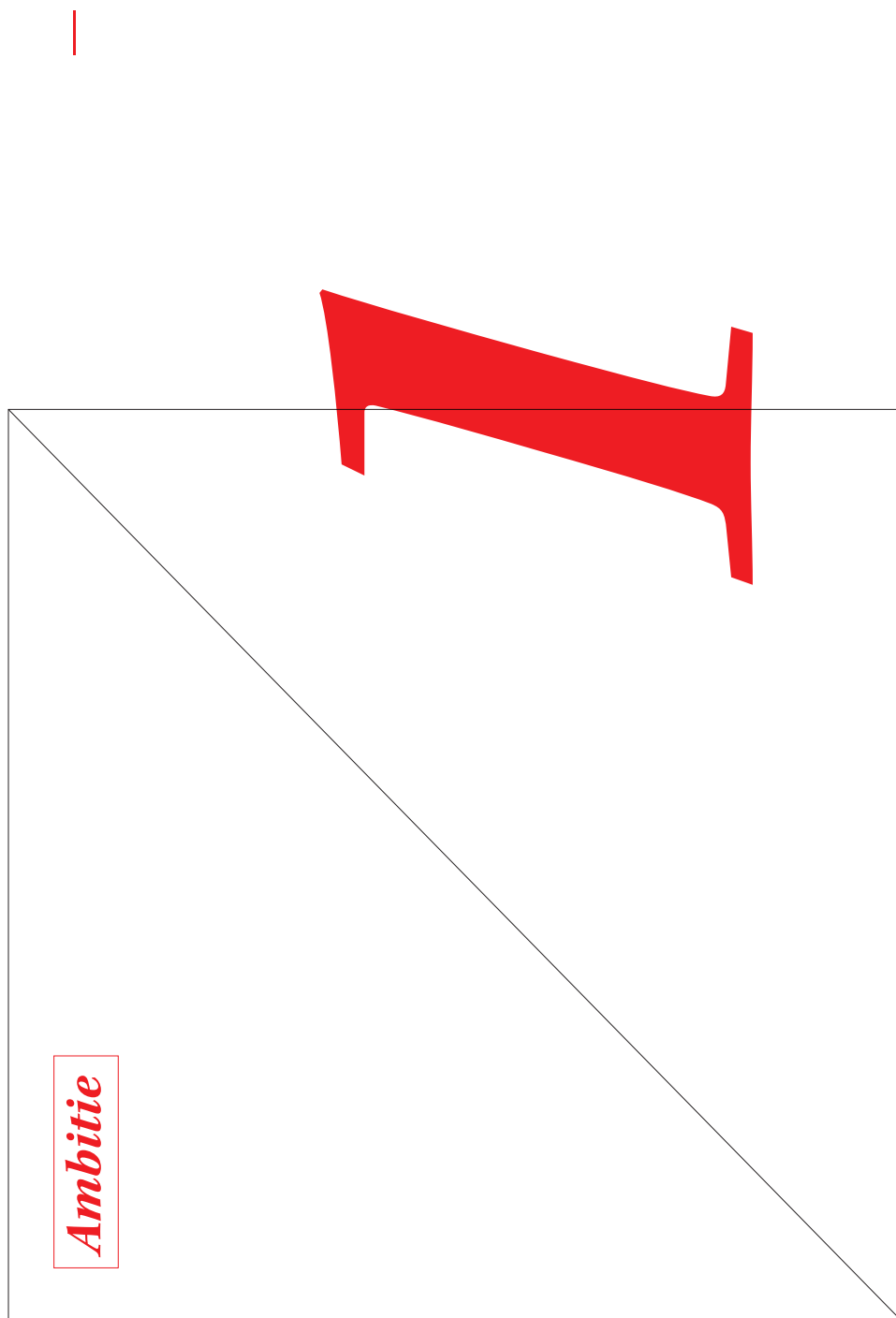


Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

bestemming binnenstad
5



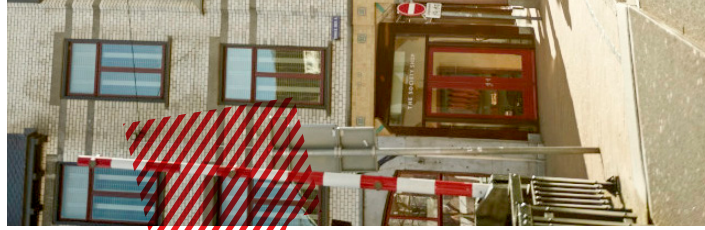
Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

1. Ambitie

DE BASIS: EEN STERKE BINNENSTAD VOOR IEDEREEN

De binnenstad van Groningen – het be-
Groningen in Noord-Neder-
land - beleeft een revival. De diversiteit en concentratie van
voorzieningen en activiteiten in combinatie met de histor-
sche en ruimtelijke kwaliteit maakt de Groninger binnen-
stad tot een formidabele bestemming. Voor stad-
studies, winkelen, diensten en voor bezoekers en kenni-
swerkers uit de regio, en voor bewoners uit en buitenland. Bestemming Binnenstad:
langrijkste knooppunt van stedelijk leven in combinatie met de histor-
sche en ruimtelijke kwaliteit maakt de Groninger binnen-
stad tot een formidabele bestemming. Voor stad-
studies, winkelen, diensten en voor bezoekers en kenni-
swerkers uit de regio, en voor bewoners uit en buitenland. Bestemming Binnenstad:

De stad groeit de komende jaren nog flink door naar circa
225.000 inwoners in 2025. De binnenstad heeft een belangrijke
functie voor al deze huidige en nieuwe stad-
de regio te maken met van werk, studie, zorg en vermaak vanuit
stad toe, en daarmee ook het draagvlak voor de binnenstedelijke
voorzieningen. We verwachten dat het woon-werk verkeer van
de regio naar de stad de komende jaren zal groeien. De binnenstad
zal de komende jaren nog belangrijker worden voor stad en regio.
Niet alleen om te bezoeken, maar ook als economische motor van
het Noorden.





Tegelijkertijd verandert de rol van de binnenstad. Mensen maken steeds vaker andere afwegingen en zijn kritischer bij de keuze van een bezoek. Veranderend winkelgedrag, onder andere veroorzaakt door de opkomst van het internetwinkelen, zal versterkt doorgaan. Dit heeft gevolgen voor het winkel- en horeca aanbod. Beleving speelt hierbij een steeds belangrijker rol. Mensen gaan niet alleen maar een boodschap doen, maar gebruiken de binnenstad steeds vaker als een plek om te vertoeven, te flaneren en elkaar te ontmoeten. Om een visje te eten op de Vismarkt, de krant te lezen in het Forum, te gaan shoppen, stappen of naar een evenement op de Grote Markt te gaan.

HET BEZOER VERANDERT

Naast groei en krimp in bepaalde branches, ontstaan daardoor steeds vaker nieuwe (hybride) concepten, zoals combinaties van detailhandel, horeca en diensten. Ook in de andere binnenstedelijke functies is veel dynamiek. Zo zien we een toenemende vraag naar wonen en ruimte voor ondernemerschap. Niet alleen in de historische binnenstad, maar ook in de direct aangrenzende gebieden, zoals het Stationsgebied, het UMCG, het Ebbingekekwartier en het Noorderplantsoen. De binnenstad wordt in dat opzicht groter.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

1. Ambitie

KANSEN VOOR DE RENNISECONOMIE

Groningen heeft met zijn multifunctionele en historische stadscentrum een belangrijke troef in handen om de creatieve kenniseconomie van (internationale) kenniswerkers en studenten, internetstart-ups en leisure te faciliteren. Hun aanwezigheid levert zelf weer een stimulans op voor de groei en bloei ervan, inclusief extra arbeidsplaatsen. Kenniswerkers zijn het meest succesvol in gebieden met een aangenaam verblijfsklimaat. Een walking city met een compleet en kwalitatief goed aanbod van stedelijke voorzieningen op loop- of fietsafstand van huis en werk. Op deze ontwikkeling spelen we graag in. Deze kwaliteiten zijn ook belangrijk voor het bedienen en terugwinnen van bovenregionale consumenten en (buitenlandse) toeristen. Dit vraagt om aantrekkelijke straten, pleinen en gevels, de nabijheid van parken en een compleet aanbod van voorzieningen waar werk, studie en vrije tijd als vanzelfsprekend in elkaar overlopen.



DE BINNENSTAD KLAAR MAKEN VOOR DE TOEKOMST



Met de groei van de stad, de verandering van het bezoek-motief, de nieuwe concepten en de groei van de kennis-economie verandert het gebruik van de binnenstad en de openbare ruimte. Mensen zullen er langer verblijven en op andere momenten. Ook zal de binnenstad steeds vaker het toneel zijn van grote evenementen en andere openbare activiteiten. Onze ambitie is het stadshart voor te bereiden op de toekomst. We willen dat de binnenstad aansluit bij de snel veranderende wereld om ons heen.

Natuurlijk spelen we al in op deze nieuwe ontwikkelingen. In het nieuwe bestemmingsplan voor de Binnenstad (2014) bieden we meer ruimte aan functieverandering en beschermen we tegelijkertijd de historische stad. Met het Forum en de Nieuwe Markt spelen we in op de behoefte aan ontmoeting en verblijf. We werken aan mogelijkheden voor nieuwe winkelformules in grotere panden, zoals de oostwand van de Grote Markt en aan de Westerhaven.

Wonen in de binnenstad wordt steeds populairder. Dit komt vooral door de aantrekkelijkheid, de sfeer en de nabijheid van voorzieningen. Het wonen in de binnenstad is de laatste jaren wel steeds meer het domein geworden van studenten en andere jongeren. Wij zijn ervan overtuigd dat het goed voor de binnenstad is als ook andere bevolkingsgroepen zich er vestigen. Een gevarieerde bevolkingsopbouw zorgt voor continuïteit, levendigheid en sociale veiligheid en voor draagvlak voor voorzieningen.

MAAR DE BESCHIKBARE RUIMTE GROEIT NIET MEE

In de jaren '90 hebben we de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad vanuit het publiek belang sterk op de agenda gezet. Dat was toen hard nodig! Consistente aandacht voor de openbare ruimte heeft ertoe geleid dat het centrum van Groningen weer een aantrekkelijk gebied is geworden om in te wonen, werken, studeren en bezoeken. Deze kwaliteit trekt ook nieuwe economische activiteiten aan, nieuwe bedrijven en werkgelegenheid. Deze kwaliteit is daarmee bepalend voor onze identiteit als stad.

Nieuwe ontwikkelingen leiden tot meer interactie en een grotere drukte in de binnenstad. De beschikbare ruimte wordt echter niet groter. We verwachten dat de druk op onze straten en pleinen de komende jaren daarom verder toeneemt. Dit zal vooral ten koste gaan van de voetgangers en fietsers en daarmee uiteindelijk van de economische vitaliteit. Nu al zien we door het intensievere gebruik op een aantal plekken onveilige situaties, zowel tussen langzaam verkeer onderling (voetgangers en fietsers) als tussen voetgangers, fietsers, bussen en vrachtauto's. In het huidige groeitempo van de stad is het een kwestie van tijd voordat we een kritische grens overgaan en dan is het al te laat.



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

In de Nota Ruimtelijke Kwaliteit (2014) hebben we aangegeven de openbare ruimte in de binnenstad van grote waarde te vinden. Misschien nog belangrijker: dat de openbare ruimte voor alle stadjs is en niet alleen van de gemeente. We zijn gaan experimenteren: zo kregen in de Zwanestraat de ondernemers meer ruimte en is het fietsen daar toegestaan. Ook vervangen we op diverse plekken fietsenrekken door fietsvakken om letterlijk meer ruimte te creëren. In de nieuwe Fietsstrategie (2015) geven we alle ruimte aan de fiets in de binnenstad en eromheen. Steden waar voetgangers en fietsers alle ruimte hebben het meest aantrekkelijk en economisch vitaal zijn.

Maar er is meer nodig. Om de binnenstad voor te bereiden op de toekomst en nog meer te profiteren van zijn slagkracht, zullen we een belangrijke keuze voor de openbare ruimte moeten maken. Een keuze die het verblijfsklimaat en de leefbaarheid versterkt en daarmee het economisch functioneren van het stadshart verbetert. Zodat de binnenstad echt klaar is voor al die (extra) stadjs, mensen uit de regio en van ver daarbuiten.

We kunnen de beschikbare openbare ruimte namelijk niet groter maken, maar we kunnen deze wel beter benutten!



DE OPENBARE RUIMTE BETER BENUTTEN

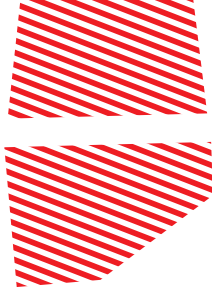


RUIM BAAN VOOR DE VOETGANGER

Om de binnenstad aantrekkelijker te maken en het aantal conflicten in de openbare ruimte te verminderen geven we de voetganger in de binnenstad daarom nog meer de ruimte. Daarmee zijn we toegerust op extra passantenstromen, die ontstaan met de opening van nieuwe publiekstrekkers aan de Westerhaven, de Grote Markt en de Nieuwe Markt. En die ontstaan door de groei van de stad in de regio.

We breiden daarom het aaneengesloten voetgangersgebied verder uit met een netwerk van herkenbare en attractieve looproutes. We richten ons vooral op het stadshart en op de routes daar naar toe vanaf de vier entreegebieden (Westerhaven, Boterdiep, Damsterdiep en het stationsgebied). Op deze routes vanaf de parkeergarages en het Hoofdstation krijgt de voetganger en fietser zo meer ruimte.

Het ruim baan maken voor de voetganger en de fietser in de binnenstad wordt op enkele specifieke routes en locaties bemoedigd door de aanwezigheid van bus- en autoverkeer. Om de ambities van Bestemming, Binnenstad te kunnen realiseren, is het oplossen van deze knelpunten noodzakelijk. Dit kan alleen door het verschuiven van verkeersstromen.



AANPAK OPENBARE RUIMTE

We willen daarom de openbare ruimte in de binnenstad op een aantal punten aanpakken. Op de Grote Markt, in de Oude Ebbingestraat en Oosterstraat/Geikingestraat gaan we de openbare ruimte herinrichten. We hanteren daarbij de principes van Binnenstad Beter. Daarvoor willen we de bussen verplaatsen naar de Diepenring. We kunnen daarmee in een klap de Diepenring kwalitatief verbeteren en écht onderdeel maken van de Binnenstad. Aan de westzijde van de binnenstad, in de Brugstraat/Astraat en Munnekeholm, krijgen voetgangers en fietsers meer ruimte. Ook in dit deel van de binnenstad zullen we de openbare ruimte herinrichten en de bus daarom een andere route moeten geven.

En het kan: de exploitatie-effecten op het openbaar busvervoer zijn nihil en door de grotere aantrekkelijkheid van looproutes verwachten we geen reizigersverlies. We houden vast aan de Netwerkanalyse en de HOV-visie die we samen met onze regionale partners hebben vastgesteld. De OV-bereikbaarheid van de binnenstad vanuit de regio blijft op hetzelfde niveau en toch verbeteren we de kwaliteit van de stad.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



TOEGANRELIJKE STAD

Door deze maatregelen wordt het voor de voetganger en de fietser veel aantrekkelijker in de binnenstad. Dat hebben eerdere ingrepen die de voeganger de ruimte gaven, zoals het Verkeerscirculatieplan (1977) en Binnenstad Beter (1993) ruimschoots bewezen. We verwachten dat de binnenstad toegankelijker wordt voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn, omdat we het aantal gevaarlijke oversteekpunten en conflicten met zwaar verkeer sterk verminderen en we aanlooproutes naar de nieuwe haltes toegankelijker

gaan inrichten. Dit doen we conform de TORI-werkwijze (Toegankelijke Openbare Ruimte voor Iedereen), in-middels onderdeel van onze reguliere werkprocessen. Dit biedt ook kansen de openbare ruimte aantrekkelijker te maken voor ouderen en kindvriendelijker in te richten. We zijn ons er wel van bewust dat de bereikbaarheid per bus voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn en die géén beroep kunnen doen op aanvullend WMO-vervoer onder druk staat. We gaan hiervoor bij de uitwerking op zoek naar een passende oplossing.



ONZE ROL: DE JUISTE RANDVOORWAARDEN CREËREN

Maar onze ambitie reikt verder: we willen het onderscheidend vermogen en de wervingskracht van de binnenstad nog beter en over een groter gebied benutten. Dat doen we door te investeren in een goede bereikbaarheid en een uitbreiding van het voetgangersgebied, in samenhang met een toegankelijke, aantrekkelijke openbare ruimte. Daarmee creëren we de juiste voorwaarden voor beleving: service, gastvrijheid, festivals, markten en evenementen.

We doen dat vanuit onze veranderende rol als overheid: samen met de stad. We faciliteren eigen initiatief van bewoners, bedrijven en instellingen, maar lopen niet weg voor onze eigen verantwoordelijkheid. Onze gezamenlijke streven: een sfeervol uitnodigend stadshart dat met inspanningen en betrokkenheid van alle partijen uitnodigt tot verblijf. Dat is het centrale thema van Bestemming Binnenstad.



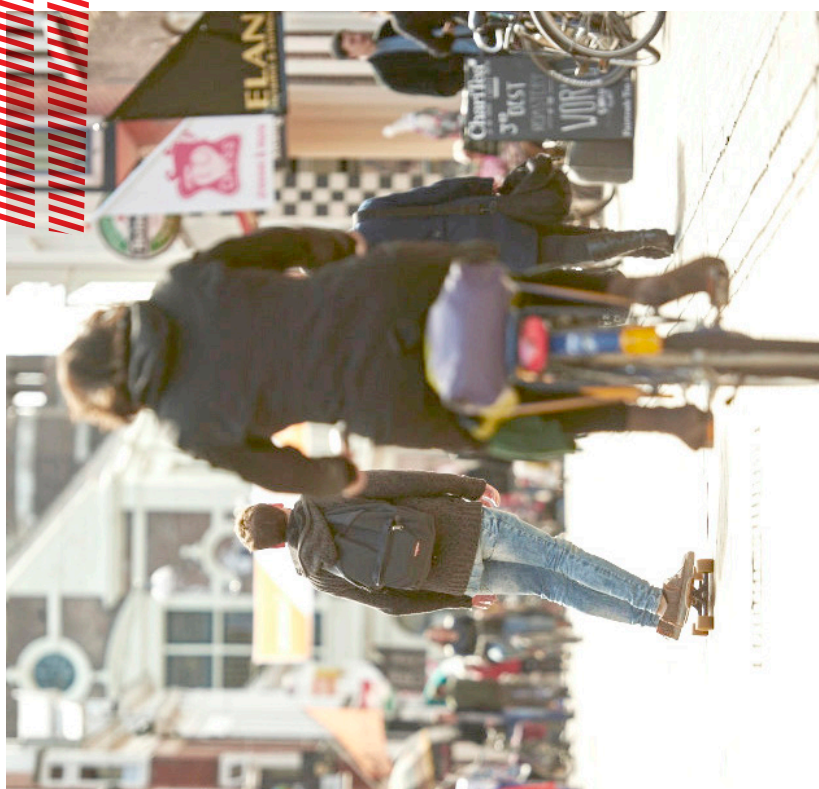
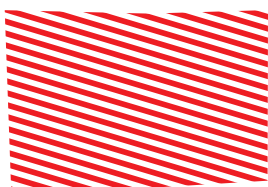
Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

We willen samen met de stakeholders onze ambities waarmaken. Gedurende het opstellen van 'Bestemming Binnenstad' is daarom met verschillende betrokkenen gesproken, zoals de Groningen City Club, Rijksuniversiteit Groningen, Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel, Provincie Groningen, OV Bureau, Hanzehogeschool, het UMCG, Ouderraad en Honinklijke Horeca Nederland. Ook hebben we de discussie over de toekomstige positie van de binnenstad ingebed in het Let's Gro-festival van 2013 en 2014. De noodzaak voor het bepalen van een nieuwe koers is nu op zijn plaats. Alleen door doelgerichte samenwerking met een gezamenlijk draagvlak en vanuit gedeelde belangen kunnen we de aantrekkelijkheid van de binnenstad vergroten.

GEZAMENLIJK DRAAGVLAK EN
GEDEELD BELANG



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

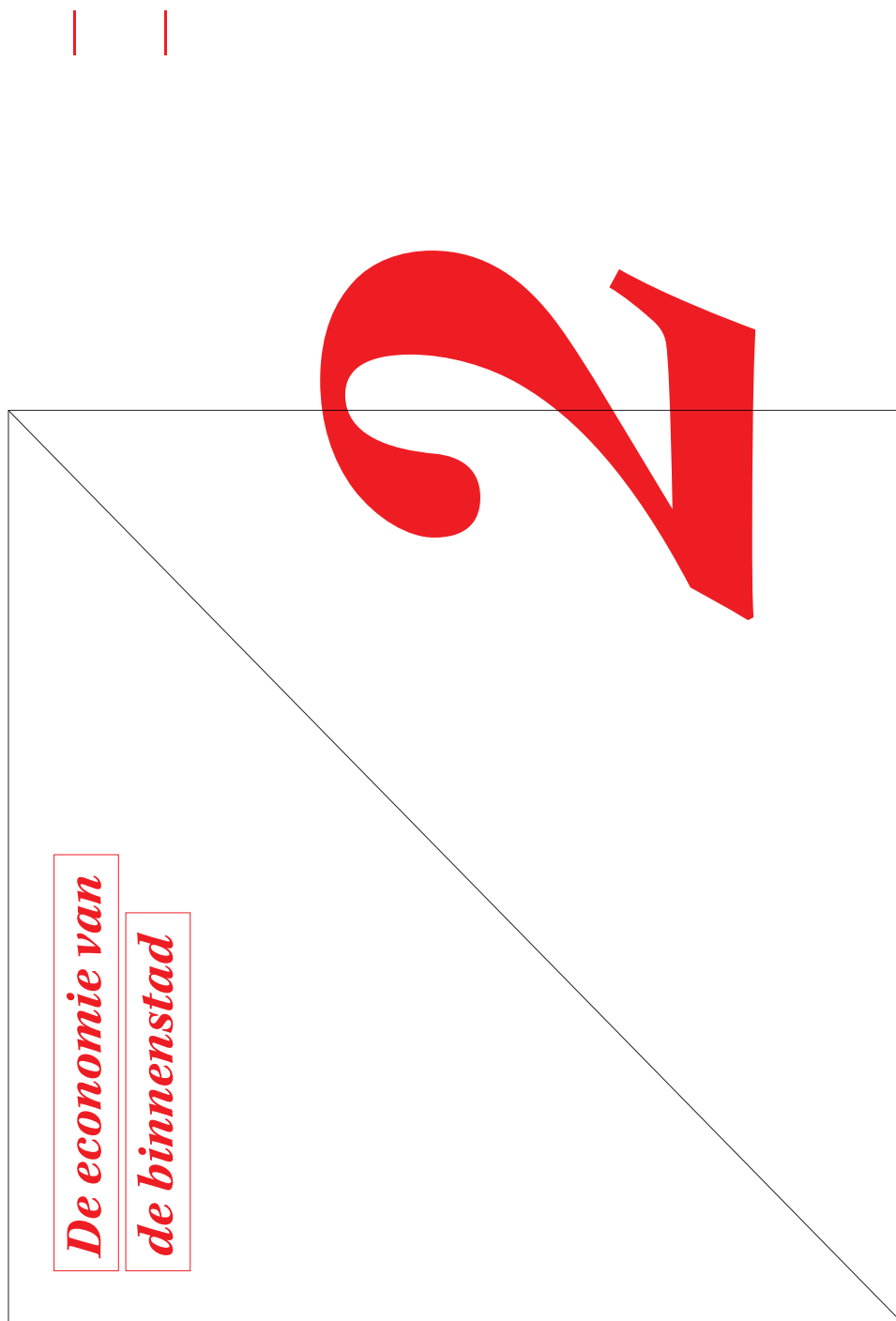


LEESWIJZER

Deze visie gaat allereerst in op het economisch functioneren van de binnenstad (hoofdstuk 2). Dan gaan we in op het woon- en leefklimaat (hoofdstuk 3). Vervolgens gaan we in op de openbare ruimte en de bereikbaarheid van het stads hart (hoofdstuk 4). In het uitvoeringsprogramma vertalen we onze ambitie naar concrete activiteiten en opgaven.

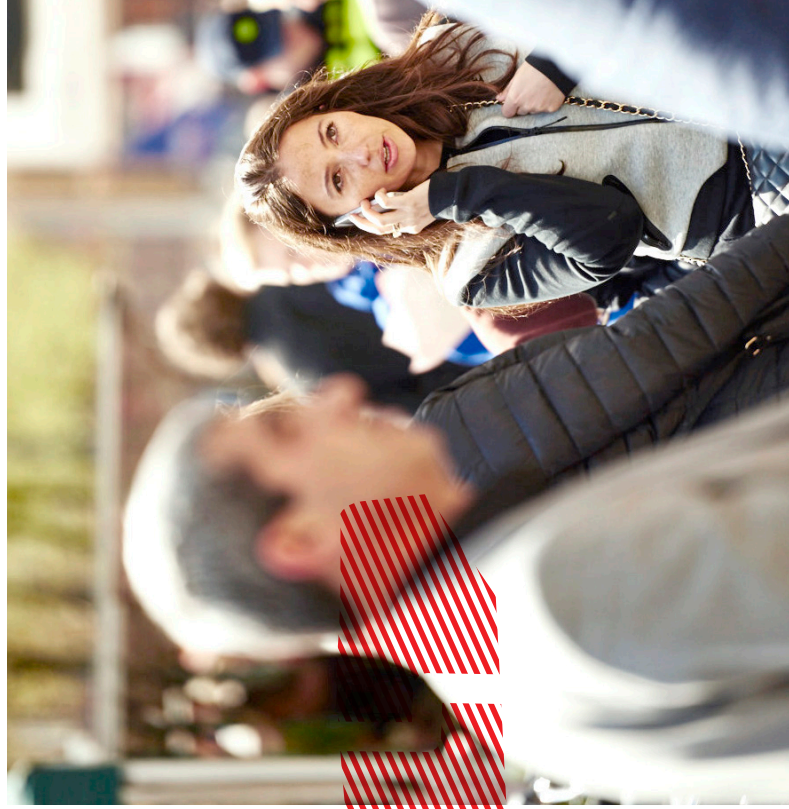
Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

bestemming binnenstad
17



BINNENSTAD ALS PODIUM VOOR DE RENNISECONOMIE

Het belang van steden neemt toe. Toekomstige economische ontwikkeling vindt vooral plaats in netwerken van steden en sterk ontwikkelde stedelijke regio's. Met als trekker de kenniseconomie en het bijbehorende klimaat van innovatieve ideeën, nieuwe bedrijvigheid en creatieve experimenten. De Rijksoverheid onderkent het belang van de stad als motor voor economische groei en heeft in de Miljoenennota 2015 de Agenda Stad aangekondigd met maatregelen om de groei, leefbaarheid en innovatie in Nederlandse steden te versterken. Dat is niet alleen goed voor de kenniseconomie maar daarvan profiteren alle stadjes.





Succesvolle steden zijn platformen voor kennis, talent en werkgelegenheid en hebben voldoende kritische massa voor voorzieningen om te kunnen renderen. Universiteitsstad Groningen heeft mede dankzij de aanwezigheid van een omvangrijke kennissector en de daarbij behorende permanente in- en uitstroom van (internationale) studenten en kenniswerkers hiervoor goede uitgangspunten. Dit weerspiegelt zich ook in de bevolkingsgroei prognoses van het CBS/PBL die voor de stad een sterke groei voorspelt naar ongeveer 225.000 inwoners in 2025. Groningen is dan ongeveer even groot als Eindhoven, nu de 5e stad van Nederland.

We willen de potentie van City of Talent als concentratie van kennis, creativiteit en interacties zo goed mogelijk profileren. Dat doen we door meer aandacht te vragen voor de digitale infrastructuur van de binnenstad. En door kleinschalige, flexibele werkruimten en start-ups in vernieuwende kantoorvoorzieningen en productiegebouwen in de binnenstad of aan de randen te faciliteren. Dichtbij de gebruikers.

De creatieve kenniseconomie is gebaat bij face to face contact die nodig is voor de uitwisseling van kennis. De uitstraling en sfeer van de binnenstad maakt dat bij uitstek mogelijk. Zeker in een stad als Groningen, met veel

eenpersoonshuishoudens, jongeren en kenniswerkers, is er grote behoefte aan sociaal contact met gelijkgestemden buitenshuis. Dit vraagt om aantrekkelijke straten, pleinen en gevels, de nabijheid van parken en een compleet aanbod van voorzieningen waar werk, studie en vrije tijd als vanzelfsprekend in elkaar overlopen. Ook bezoekers met een recreatief motief worden hier door aangetrokken. Door het binnenstedelijk verblijfsklimaat te optimaliseren, komen we aan deze wensen tegemoet. Daarmee realiseren we een belangrijke voorwaarde om de concurrentiepositie van Groningen als vestigingsplaats voor mensen en bedrijven te verbeteren.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



BELEVING VAN DE BEZOEKER

Essentieel bij het recreatieve bezoeken is de binnenstad als totaalbeleving. Consumenten hebben steeds hogere verwachtingen. Winkelen alleen is niet genoeg. De moderne consument doet bij stadsbezoek een groter aandeel van zijn consumptieve bestedingen in (dag)horeca zoals koffiezetten en lunchcafés. En er moet wat te beleven zijn in de binnenstad. Evenementen, groot en klein, worden steeds belangrijker. Sfeer en een verrassend aanbod dragen bij aan de beleving van de bezoeker. In die zin worden ook het historische karakter en de kwaliteit van de openbare ruimte en gebouwen steeds belangrijker. Plekken waar de basisvoorzieningen op orde zijn - schoon, heel en veilig - en waar weinig leegstand is, hebben de voorkeur.

Om bezoek aan de binnenstad beter te accommoderen en te stimuleren, is een grotere inleving in het consumentengedrag noodzakelijk, vooral dat van regionale en bovenregionale bezoekers en toeristen. Verschillende voorkeuren spelen een rol en niet elke factor weegt voor iedereen even zwaar mee. Omdat de consument snel bereid en in staat is andere keuzes te maken, zullen we daarom oog moeten hebben voor datgene wat ontbreekt of verbetering behoeft. Gericht op specifieke doelgroepen, zoals ouders met (jonge) kinderen, kunst- en cultuurliefhebbers, ouderen of internationaal (inclusief Duitse gasten) bezoek. En gericht op het veraangemen van de verblijfsruimte, zoals terrassen op de zon, verticaal groen, zitgelegenheid en speelplekken.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



Hoewel digitalisering winkelen, werken en communiceren overal mogelijk maakt, blijft de authentieke ervaring van de historische binnenstad niet digitaal reproduceerbaar. Een belangrijke kanttekening is hier op zijn plaats. Mensen binnenstadslieven, maar verwachten voor de meerprijs en van individuele ondernemers en het collectief wel kwaliteit, service en gastvrijheid. De moderne consument wil daarbij online. We willen de mogelijkheden hiervoor zo veel mogelijk stimuleren, met een stevige Wi-Fi-verbinding als vanzelfsprekendheid onderdeel.



Vanuit een gedeeld belang en gemeenschappelijke ambities zullen we samen met onze partners de binnenstad als een totaalproduct ontwikkelen, beheren en vermarkten. Met een gezamenlijke regievoering en een hands-on aanpak kan de binnenstad nog aantrekkelijker worden. Experimenten die ruimte geven aan differentiatie en het zelfregulerend vermogen van ondernemers, zoals in de Zwanestraat willen we continueren en uitbreiden. In dit gedachtegoed geven we ook het nieuwe reclamebeleid de binnenstad betekenis. Kwaliteit is hierbij een continu aandachtspunt, want de consument is onverbidlijk en heeft aantrekkelijke alternatieven. Goede samenwerking, complementariteit en cross-overs juichen we toe. Dat geldt ook voor de online vindbaarheid en beleving van de binnenstad.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

HET NIEUWE WINRELEN

Winkeliers beseffen dat de versmelting van online en offline aankoopkanalen (omni-channeling) doorzet en dat er iets moet gebeuren om relevant te blijven. Afhankelijk van de aard van het bedrijf en van het producten- en dienstenpakket worden keuzes gemaakt. Dat kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door meer functies, gepersonaliseerde service - van afhaalplek voor pakjes tot 3D-werkplaats - of een specifiek consumentensegment. We willen dit zo veel mogelijk faciliteren en ook ruimte geven aan mengvormen, waarin het onderscheid tussen retail, horeca, recreatie, ambacht en

cultuur vervaagt. Ook collectief (een bepaalde branche, winkelstraat, binnenstad) wordt communiceren met doelgroepen steeds belangrijker en de technische mogelijkheden versterken die communicatiebehoefte. Door nieuwe infrastructuur, gevarieerde devices, vernieuwende software en bigdata zijn de mogelijkheden voor communicatie onbegrensd. Hoewel de groei van internetwinkelen fenomenaal is, is het aandeel van online bestedingen in de totale detailhandelsomzet relatief bescheiden. Tegelijkertijd zien we dat webwinkels fysieke verkooppunten openen.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

bestemming binnenstad
23



Het nieuwe winkelen bij Opgewekt Noord (foto Harry Ruipers)

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

Tot de favoriete bestemmingen voor dagjesmensen behoren compacte en historische binnenstedelijke centra met een bovenregionale uitstraling, zoals de binnenstad van Groningen. Dat is een prettige constatering, maar we moeten voortdurend alert zijn op ons onderscheidend vermogen ten opzichte van de (online) concurrentie.

Net als consumenten focussen ook (inter)nationale retailers zich op sterke en onderscheidende winkelsteden. Ze geven de voorkeur aan binnensteden die goed ontsloten (multimodaal bereikbaar) en multifunctioneel zijn, met veel passanten. Dit leidt in slechts een beperkt aantal Nederlandse steden tot investeringen in vastgoed en de vraag naar winkelpanden op toplocaties. We zien daarbij een trend van schaalvergroting van een aantal (mode)ketens en tegelijkertijd een switch naar winkels van kleiner formaat. We willen dat Groningen als belangrijkste winkelstad van Noord-Nederland in het vizier blijft van deze retailers en ze aanmoedigen zich in Groningen te vestigen: altijd iets nieuws in Stad! Zo laden we de aantrekkingskracht telkens opnieuw, blijft men komen en spenderen, creëren we banen en neemt de leegstand af.

Voor een aantal nog ontbrekende retail- én horecaformules, zoals bijvoorbeeld een grand café en gevarieerde ontbijt- en lunchlocaties, zien we in de binnenstad mogelijkheden voor herontwikkeling of herverkaveling van (leegstaand) vastgoed. Bijvoorbeeld het ABN Amro-pand aan de noordzijde van de Grote Markt en een pand in de Herestraat ter hoogte van de Bruine Ruitersstraat.



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



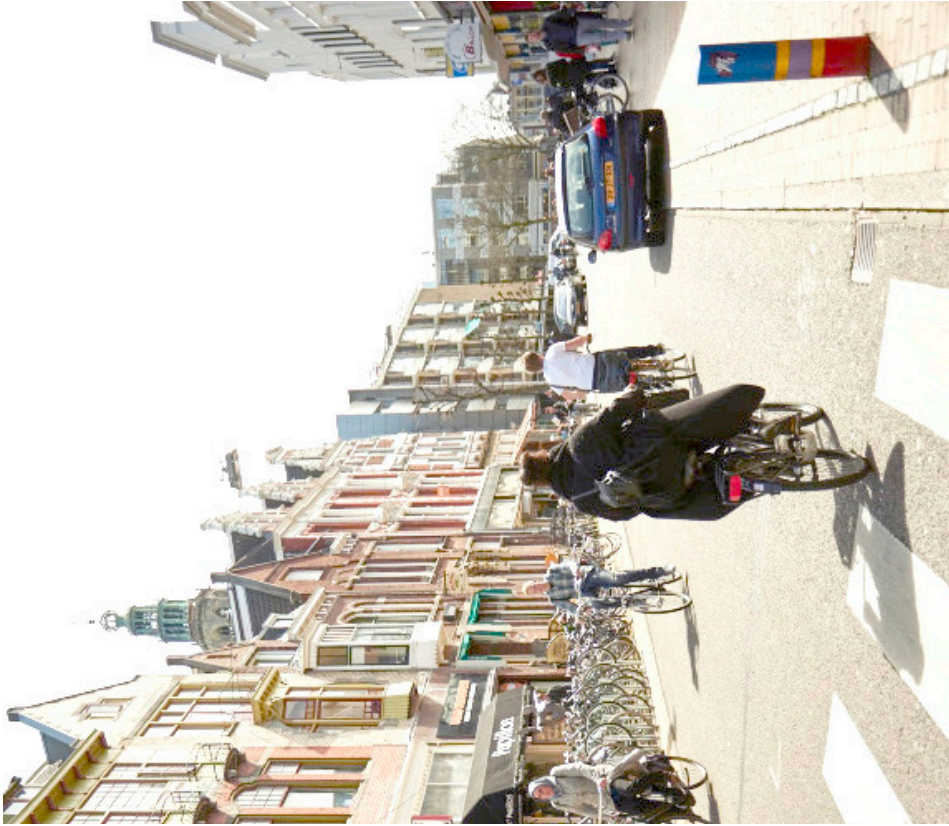
LEEGSTAND

Groningen lijkt de leegstandgolf goed te doorstaan, mede dankzij startende jonge ondernemers die leegstaande winkelpanden in het centrum van Groningen vullen met verfrissende initiatieven. We zien in Groningen verspreid over de binnenstad daarnaast veel dynamiek bij nieuwe concepten die (deels) met crowdfunding zijn gefinancierd.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

WARENMARKT

Een aantrekkelijke winkelstad bestaat uit een mix van (inter)nationale ketens en de couleur locale van zelfstandige ondernemers, zoals de markt. De warenmarkt is al 350 jaar een belangrijke versterking van het aanbod in de binnenstad. Met vertegenwoordigers van de markt maken we afspraken over een betere samenwerking en kijken we naar het toevoegen van sfeer en synergie-effecten met detailhandel, horeca en evenementen.

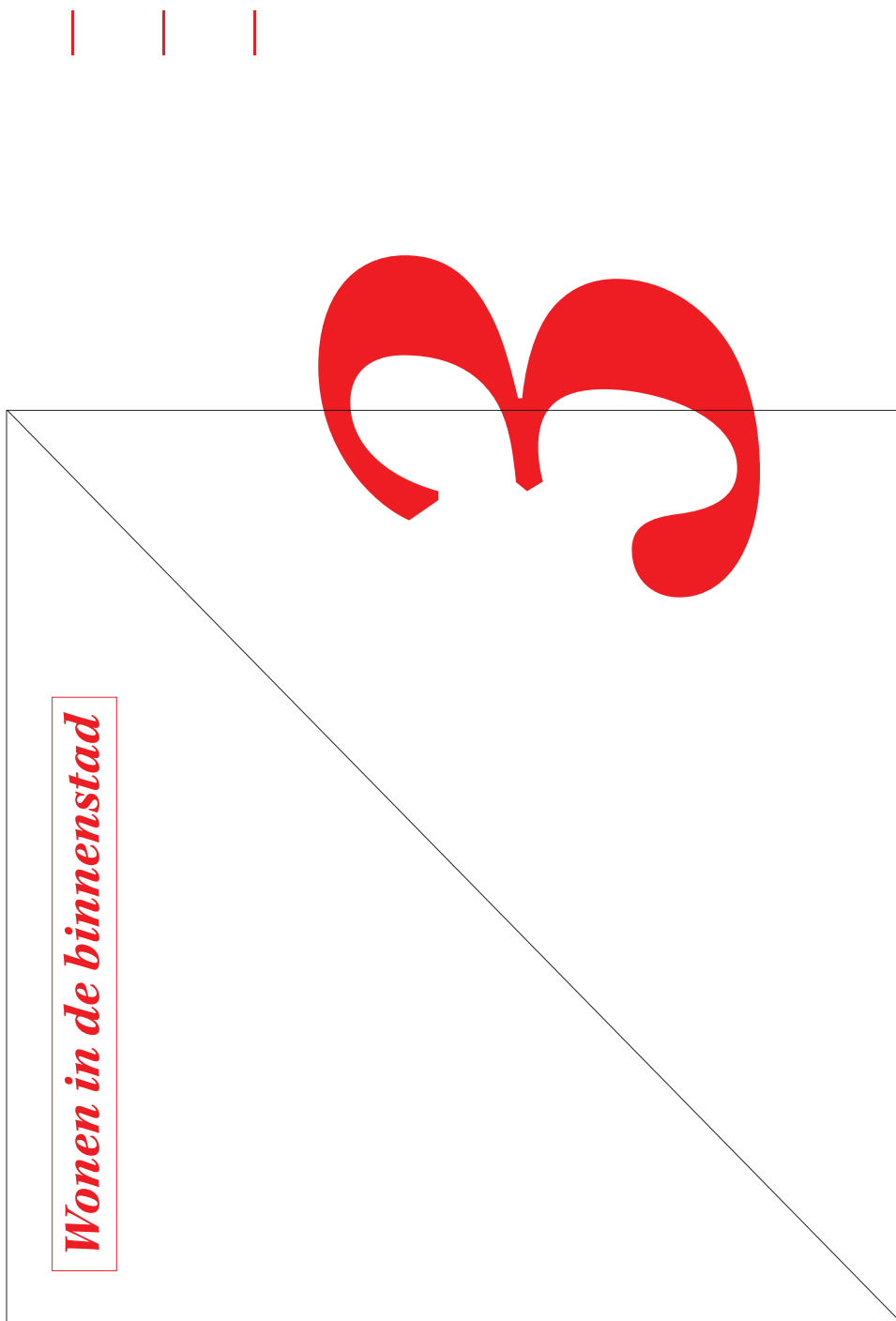


Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

bestemming binnenstad
29



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

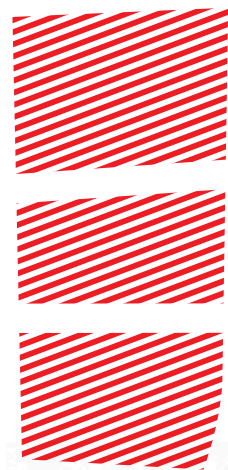
3. Wonen in de binnenstad



Ook in de binnenstad willen we het wonen verschillende voor groepen en leef-
vormen in de binnen-
stad. We willen een
gevarieerd aanbod van
woningsoorten, van
klein tot groot, van
goedkoop tot duur, van
tijdelijk tot permanent.
We willen een
binnenstad met
gevarieerde
woningsoorten
en leefvormen.
We willen een
binnenstad met
gevarieerde
woningsoorten
en leefvormen.

**We willen een stad zijn met
een voortreffelijk woonklimaat
waar voor iedereen een plek is.
Daarom streven we naar een
gevarieerd aanbod van woon-
vormen in de binnenstad. We
willen een gevarieerd aanbod
aan alle bevolkingsgroepen
en leefvormen. Daarbij vinden
we dat kwaliteit en aantrek-
kelijkheid van de woonwens
in de stad of die in de stad
willen wonen centraal.**

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



We zien de behoefte aan het wonen in en rondom het centrum toenemen. Door de aantrekkelijkheid van de historische gebouwen, de sfeer, de keuzemogelijkheden en de kwaliteit van de voorzieningen. De afgelopen twintig jaar zagen we het aantal bewoners van de binnenstad groeien, vooral door de aanwas van jongeren. Naast jongeren zijn er ook anderen die graag in en rondom de binnenstad willen wonen. Een positieve ontwikkeling voor het stadshart.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

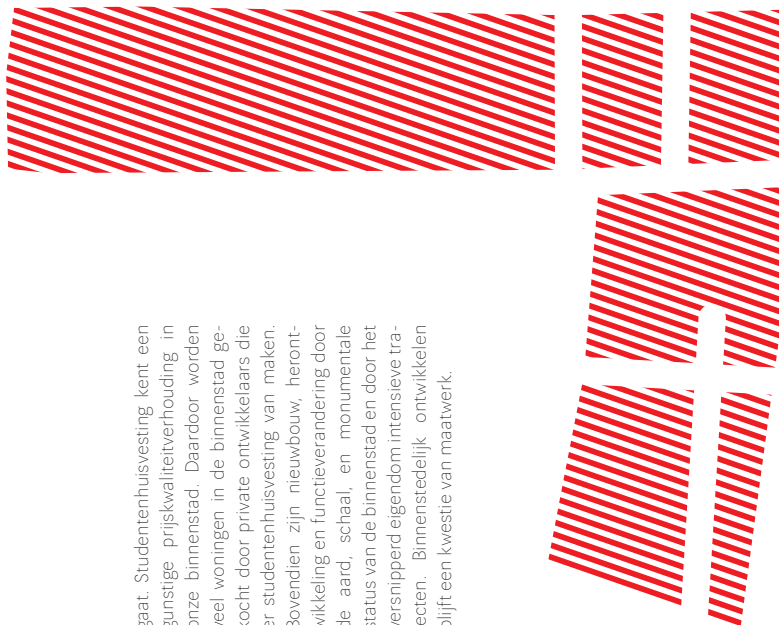
3. Wonen in de binnenstad

We zien een toenemende vraag van groepen die nu ondervertegenwoordigd zijn, zoals 'empty nesters', tweeverdieners, senioren en doelgroepen die zich richten op een combinatie van wonen en werken. Ook stedelijk georiënteerde gezinnen en 'startende' ouders met een beperkter budget, die vanaf hun studententijd en het begin van hun carrière aan een stedelijke leefstijl zijn gewend, tonen interesse. Niet alleen de historische binnenstad, maar ook aangrenzende gebieden,

zoals het Ebbingekwartier en het A-kwartier zijn in trek voor hoogstedelijk wonen. Ook hier is de woonomgeving gevarieerd, levendig en kent de buurt een mix van culturen, leeftijden en inkomensgroepen. En liggen trendy eettentjes, cultuurvoorzieningen en het druk bezochte Noorderplantsoen op loopafstand.

Ondanks de vraag merken we dat de ontwikkeling van nieuwe woonconcepten in de binnenstad niet vanzelf

gaat. Studentenhuisvesting kent een gunstige prijskwaliteitsverhouding in onze binnenstad. Daardoor worden veel woningen in de binnenstad gekocht door private ontwikkelaars die er studentenhuisvesting van maken. Bovendien zijn nieuwbouw, herontwikkeling en functieverandering door de aard, schaal, en monumentale status van de binnenstad en door het versnipperd eigendom intensieve trajecten. Binnenstedelijk ontwikkelen blijft een kwestie van maatwerk.



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



STIMULEREN VAN DE DIVERSITEIT

In de Woonvisie Wonen in Stad (2015) hebben we aangegeven wat we gaan doen om de diversiteit van het wonen in de binnenstad te stimuleren.

We gaan een manifestatie opzetten rond het wonen in het binnenstedelijk gebied. Zo willen we stimuleren dat ontwikkelaars en vastgoedeigenaren ook naar ontwikkelmogelijkheden voor andere doelgroepen gaan kijken zoals ouderen en emptynesters, gezinnen en samenwonenden. Mogelijke locaties zijn het A-kwartier, leegstaand of leegkomend vastgoed in en rond de binnenstad en het Ebbingekwartier.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

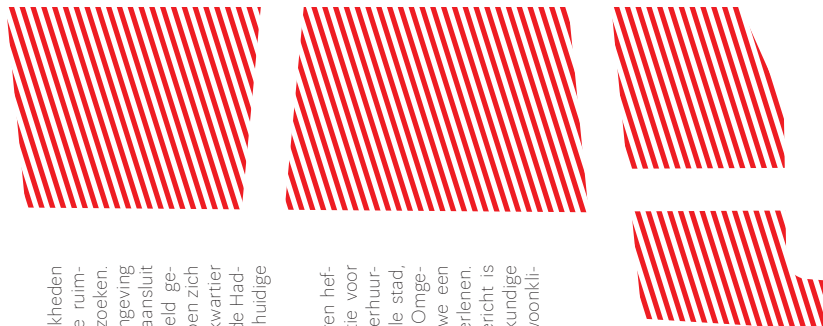
3. Wonen in de binnenstad

We gaan ook alternatieve ontwikkelmogelijkheden verkennen voor ons eigen vastgoed. Daar waar de gemeente zelf vastgoed in bezit heeft zullen we plannen ontwikkelen voor nieuwe doelgroepen. We mikken bijvoorbeeld op de locatie Camerabioscoop aan het Hereplein (het huidige Groninger Forum) en mogelijk een aantal oude schoolgebouwen zoals die aan de Noorderbinnensingel en de Walburgstraat.

Wegaan de kansen en mogelijkheden van ingrepen in de openbare ruimte van de binnenstad onderzoeken. Hiermee willen we de woonomgeving zo veranderen dat deze beter aansluit op de wensen van bijvoorbeeld gezinnen of ouderen. Kansen doen zich onder andere voor in het A-kwartier en rond de parkeergarage in de Had-dingestraat wanneer deze zijn huidige functie verliest.



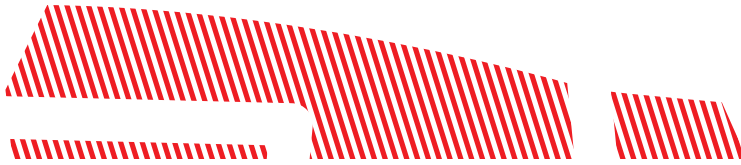
Om de diversiteit te bevorderen heffen we de uitzonderingspositie voor de binnenstad in het kamerverhuurbedeid op. We gaan in de hele stad, inclusief de binnenstad, een Omgevingstoets invoeren voordat we een kamerverhuurvergunning verlenen. Deze toets is onder meer gericht is op de onderhouds- en bouwkundige staat en het effect op het woonklimaat en de leefbaarheid.



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

WOONVISIE WONEN IN STAD

Op het Let's Gro festival in 2013 werd in de bijeenkomst 'De Nieuwe Binnenstadsburger', onderstreept dat er belangstelling is voor centrum stedelijk wonen. We zien daarbij een toenemende interesse in het wonen in en rond de binnenstad. Voorbeelden zijn de goede verkoopcijfers van nieuwbouw in de binnenstad (Agaathof en Ebbingekewartier) en de initiatieven voor zelfbouw door groepen (oude(re) huishoudens. De nieuwe Woonvisie Wonen in Stad gaat verder in op deze ontwikkeling en hoe we deze vraag kunnen stimuleren en faciliteren. We willen een manifestatie organiseren in het najaar van 2015 gericht op wonen in en rond de binnenstad. Potentiële ontwikkel locaties, gekoppeld aan (nieuwe) woonvormen en -wensen voor verschillende doelgroepen, vormen het uitgangspunt. Bijvoorbeeld in het A-Kwartier, waar door het beëindigen van de prostitutie kansen liggen voor een gevarieerde woonomgeving of leegstaand of leegkomend vastgoed zoals het oude RPN gebouw Munnekeholm.

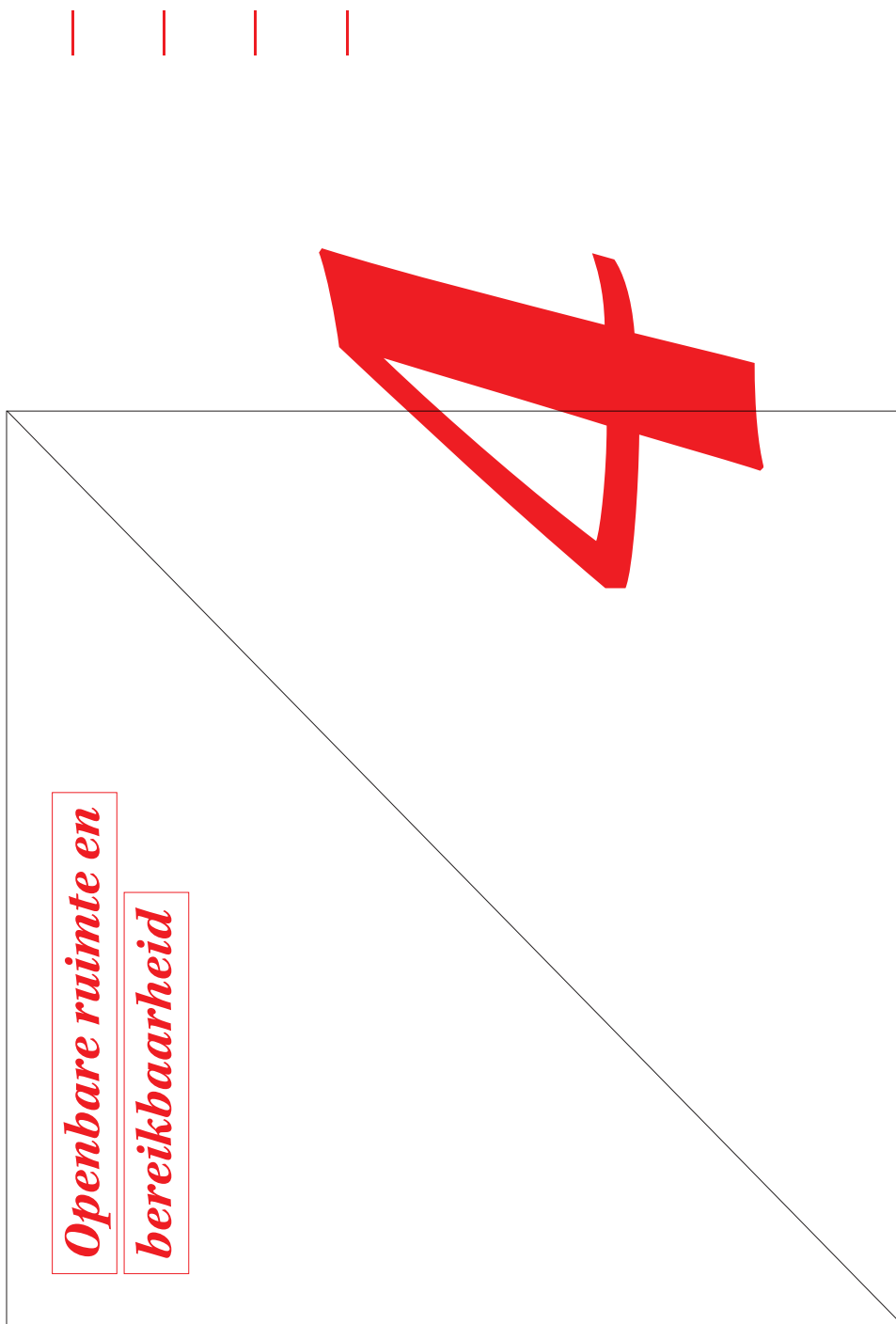


Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



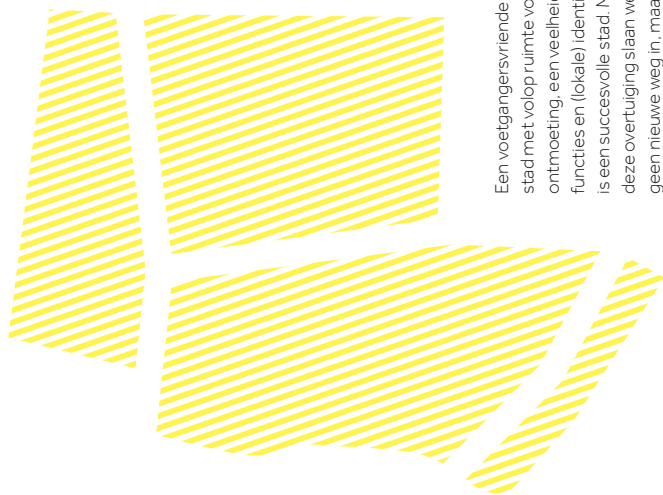
Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

bestemming binnenstad
37



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

VOETGANGERSVRIENDELIJKE BINNENSTAD



Om het verblijfsklimaat in ons historische stadshart te verbeteren, geven we de voetganger in de binnenstad ruim baan. Passend bij de sfeer die mensen van onze binnenstad verwachten, of ze nu van ver komen of uit de wijken. Zo stimuleren we de lokale economie en toeristische sector, zorgen we voor een goed vestigingsklimaat en vergroten we met herkenbare looproutes naar stations, bushaltes en parkeergarages de aantrekkelijkheid van het OV en de parkeervoorzieningen. Investeren in de voetganger heeft ook een duidelijk sociale dimensie en draagt bij aan doelen op het gebied van healthy ageing, welzijn, milieu, duurzaamheid en veiligheid (ogen op straat).

Een voetgangersvriendelijke stad met volop ruimte voor ontmoeting, een veelheid aan functies en (lokale) identiteiten is een succesvolle stad. Met deze overtuiging slaan we geen nieuwe weg in, maar continueren we het beleid dat in Groningen al decennia geleden werd ingezet. Het omarmen van de voetganger betekent anticiperen op hoe

verschillende typen bezoekers de binnenstad idealiter beleven.

Het betekent ook dat we de menselijke maat als uitgangspunt nemen bij de inrichting van het straatbeeld. Dat doen we door op de juiste plekken natuur, slimme verlichting, kunst, speelvoorzieningen en bankjes toe te voegen. Door de wens van veel stadigers voor

een fontein, bij voorkeur op de Grote Markt, mee te nemen bij de uitwerking van de plannen. We hebben meer oog voor digitale voorzieningen, zoals goede Wi-fi. We houden rekening met het groen. En we beperken de overlast van overvolleg straatmeubilair en 'medegebruikers' van de stoep.





UITBREIDING EN AANTREKELIJKER MAKEN VOETGANGERSGEBIED

Met de voetganger als vertrekpunt, kiezen we voor een uitbreiding van het aaneengesloten voetgangersgebied en een netwerk van herkenbare en attractieve looproutes. Toegankelijkheid voor de meer kwetsbare deelnemers, zoals slechtzienden, rolstoelers, ouderen, kinderen, hoort daar nadrukkelijk en als vanzelfsprekend bij.

***Onze focus richt zich op het stads-
hart en op de routes daar naar toe
vanaf de vier entreegebieden (Wes-
terhaven, Boterdiep, Damsterdiep
en het Hoofdstation).***

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



ROUTE PARKEERGARAGE EN SHOPPINGCENTER WESTERHAVEN *Westerhaven – binnenstad*

De Westerhaven is een van de entreegebieden van de binnenstad. Dit gebied is bedoeld voor grootschalige winkel- formules. Er is een grote functionele samenhang met het stadshart, maar de verbindende route A-straat /Brugstraat is nu onvoldoende ingesteld op voetgangers en fietsers. De trottoirs zijn smal, het verkeer in twee richtingen is druk en onveilig. Met de komst van een internationale retailer naar de Westerhaven neemt het aantal passanten (te voet en op de fiets) naar verwachting toe en wordt de problema- tiek nijpender. Dat lossen we op door deze route, die voert langs een prachtig monumentaal deel van de binnenstad, te ontdoen van busverkeer en asfalt. De openbare ruimte wordt volledig gericht op voetgangers en fietsers. Ook de Munnekeholm wordt na het verdwijnen van het busverkeer heringericht.

ROUTE PARKEERGARAGE BOTERDIEP *Ebbingekwartier – binnenstad*

Door de toevoegingen van woningen, het University College, Usva, Infoversum en het Studentenhôtel ontstaat in het Ebbingekwartier een binnenstedelijk, creatief milieu dat goed verbonden is met de binnenstad en uitnodigt tot combinatiebezoek. Evenementen en horeca op het Ebbingekwartier zorgen voor het binnenstadsgevoel. Door het Ebbingekwartier beter te verbinden met de binnen- stad, maken we een grotere binnenstad.

De wandelroute vanaf parkeergarage Boterdiep richting de Grote Markt functioneert echter nog onvoldoende. Om de verbinding aantrekkelijker en vanzelfsprekender te maken, ondergaat het gebied in overleg met bewoners en ondernemers een metamorfose. Op het Boterdiep maakt bovengronds parkeren plaats voor een groene boulevard, met ruimte voor evenementen en activiteiten. Daarnaast realiseren we een derde ingang van de parkeergarage, gericht op de binnenstad. De Korenstraat krijgt een duidelijk profiel als verbingsstraat naar de Nieuwe Ebbingestraat. Uit de Nieuwe Ebbingestraat verdwijnen de bussen, de HOV-buslijnen gaan rijden via het Boterdiep. De Oude Ebbingestraat voegen we toe aan het autovrije gebied, zodat ook vanaf het entreegebied Boterdiep een aantrekkelijke voetgangersroute naar het hart van de stad ontstaat. De parkeerplaatsen aan het Rinkenplein blijven bereikbaar via de Kreupelstraat, die een tweerich- tingsverkeerstraat wordt. Fietsers krijgen volop de ruimte, zowel in de Oude als de Nieuwe Ebbingestraat.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

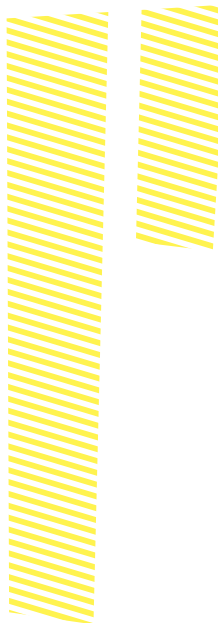
4. Openbare ruimte en bereikbaarheid

ROUTE PARKEERGARAGE DAMSTERDIEP *Damsterkwartier – binnenstad*

De route vanaf het entreegebied Damsterdiep naar het stadshart (via Steentilstraat/Oosterstraat) kent nu nog een knelpunt bij het Schuitendiep/Steentilbrug, waar verschillende verkeersstromen elkaar moeten kruisen. Met de aanleg van de nieuwe brug tussen het Gedempte Hattendiep en het Schuitendiep wijzigen we de routing voor het autoverkeer. Verkeer richting de parkeergarage aan het Hattendiep (Casino) rijdt niet meer via de westzijde van het Schuitendiep, maar via de oostzijde. Ook de bezoekers van het Sontplein die een combinatiebezoek willen brengen aan de binnenstad profiteren van de verbetering van deze route. Met de aanleg van een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over het Eemskanaal zorgen we voor een nog aantrekkelijker verbinding tussen beide winkelgebieden. En geven we tegelijkertijd een impuls aan de Oosterhaven.

ROUTE HOOFDSTATION *binnenstad*

We willen doorgaand fietsverkeer door de binnenstad, bijvoorbeeld van Zernike of van de noordkant van de stad naar het station, aantrekkelijke alternatieven bieden. In de Fietsstrategie hebben we daartoe twee maatregelen voorzien. Aan de westkant trekken we de Slimme Route Zernike door naar het Hoofdstation buiten de binnenstad om (via Sluiskade en Lage der A). Daarmee worden de Werkmanbrug en de Folkingestraat ontlast van doorgaand fietsverkeer. Aan de andere kant van de binnenstad kan de noord- en oostzijde van de Diepenring fungeren als aantrekkelijke Slimme Route voor de fiets om de binnenstad heen en als verdeling tussen de hoofd-fietsroutes en de binnenstad. Met een aangepaste, veiligere infrastructuur die dat ondersteunt.

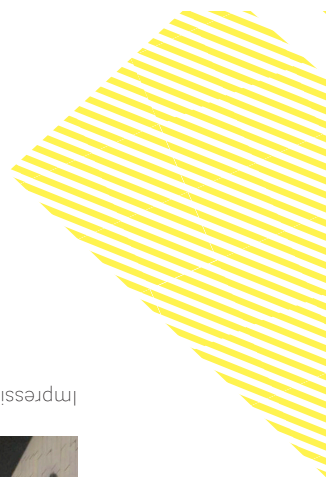


Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

bestemming binnenstad
43



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



Impressie Brugstraat



4. Openbare ruimte en bereikbaarheid

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

bestemming binnenstad
45



Impressie Munnikenholm



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



Impressie Oude Ebbingestroat



4. Openbare ruimte en bereikbaarheid

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

bestemming binnenstad
47



Impressie Gelkingestraat



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



Impressie Sint Jansstraat



4. Openbare ruimte en bereikbaarheid

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

bestemming binnenstad
49



Impressie Oosterstraat



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

Impressie Westerhaven



4. Openbare ruimte en bereikbaarheid

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

bestemming binnenstad
51



Impressie Grote Markt



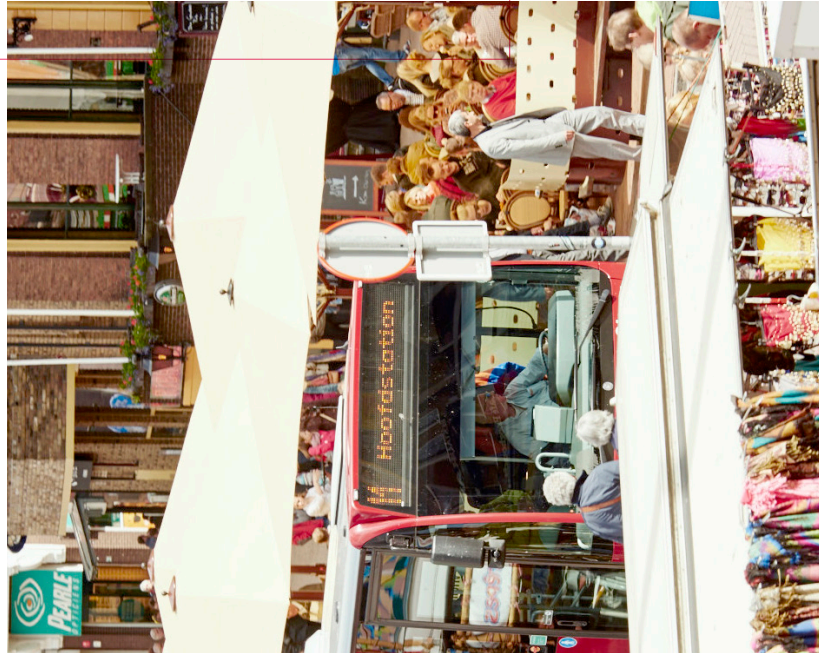
Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



NIEUWE BUSROUTES

Voetgangers en fietsers ruim baan
geven is alleen mogelijk als we in-
grijpen in andere verkeersstromen.
Om voetgangers en fietsers daad-
werklijk meer ruimte te geven,
wijzigen we de OV-structuur is
het centrum van de stad nog steeds
het centrum van de stad nog steeds
goed per openbaar vervoer bereik-
baar, maar worden drukke loop- en
fietsroutes en pleinen zo min moge-
lijk doorsneden en geven we de ver-
blijfskwaliteit een enorme impuls.
Om bezoekers direct het gevoel te
geven dat ze in de binnenstad zijn
willen we de nieuwe haltes aan de
Diepenring en de looproutes naar
de Grote Markt op een gastvrije en
aanrekkelijke manier vormgeven.
Zodat de Diepenring écht onderdeel
wordt van het centrum en bezoekers
direct het gevoel hebben dat ze in de
binnenstad zijn.

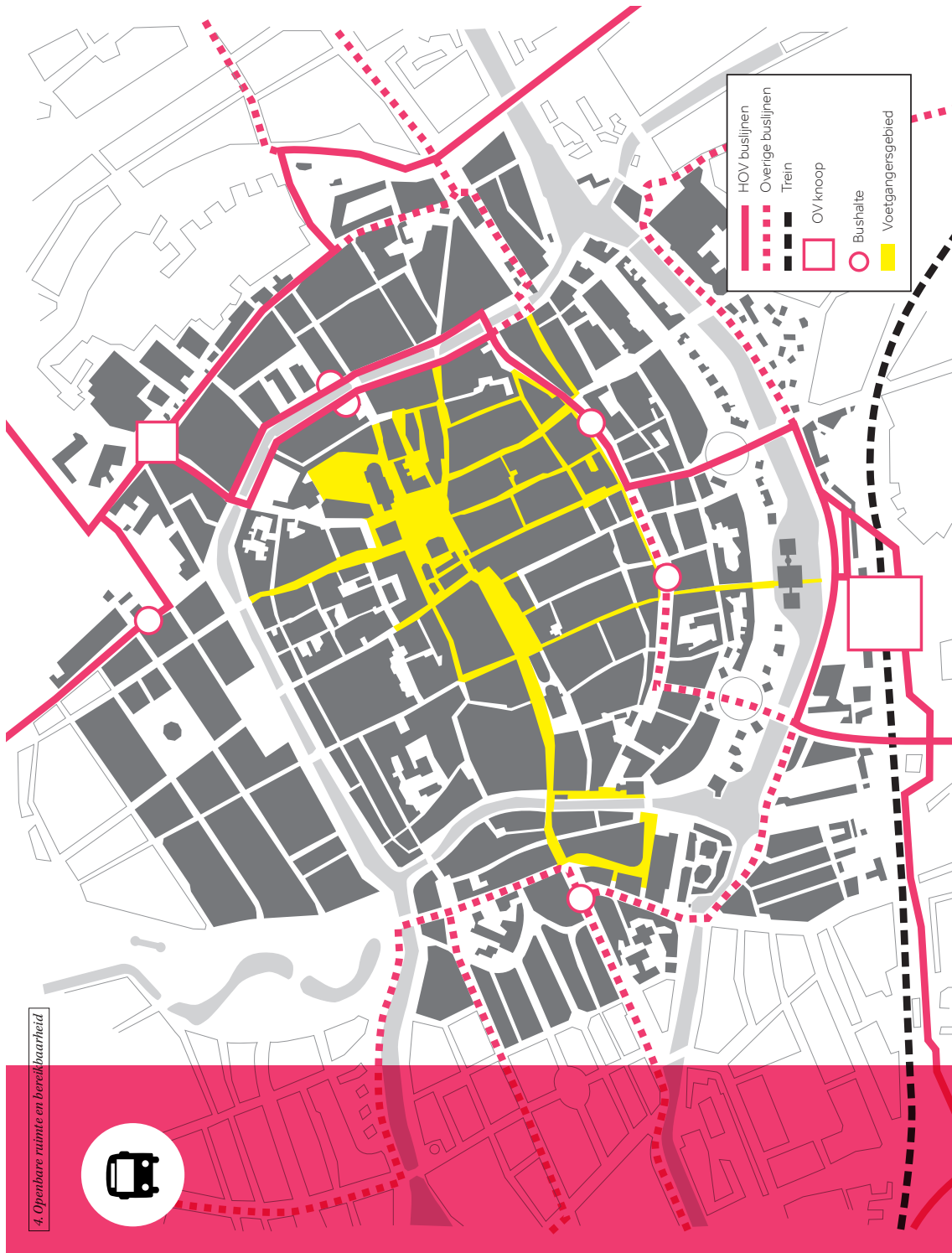
Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



Om reizigers met het OV snel en comfortabel naar de binnenstad te vervoeren, kiezen we voor nieuwe tracés met bushaltes direct bij of op korte loopafstand van het kernwinkelvegebied en de belangrijkste attracties. Daarmee zorgen we voor een vlotte bediening en goede aanvoer en spreiding van reizigers over de binnenstad. Onze voorstellen voor nieuwe rijroutes zijn wat betreft reistijd en exploitatie, zo blijkt uit berekeningen, licht positief. Daarnaast hebben we onderzocht hoe de binnenstadsbezoeker de in- en uitstaphaltes aan de Grote Markt en het A-Kerkhof gebruikt. Daaruit blijkt dat deze haltes veelal niet de eindbestemming zijn, maar dat busreizigers uitzwermen over de binnenstad.

We verwachten niet dat een andere situering van de centrumhaltes, zoals door ons wordt voorgesteld, zal leiden tot minder gebruik van het OV naar de binnenstad. De gastvrije, aantrekkelijke en toegankelijke haltes liggen in ons voorstel nog steeds direct bij of op zeer korte afstand van het hart van de stad en bovendien aan aantrekkelijke looproutes. Bovendien kan het vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenstad leiden tot meer bezoekers; ook bezoekers die gebruik maken van het OV.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



NIEUWE (H)OV LIJNEN

Het centrum van Groningen wordt bediend door stadsbuslijnen aan de westkant van de binnenstad en met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV-buslijnen) langs de oostkant. De belangrijkste wijzigingen in de door ons voorgestelde nieuwe routes:

HOV-BUSLIJNEN

Nieuwe binnenstadroute: Hoofdstation > Hereplein > Gedempte Zuiderdiep > Gedempte Kattendiep > Schuitendiep > Turfsingel > W.A.Scholtenstraat

- Dit betekent dat er geen bussen meer rijden in de Oosterstraat, Gelkingestraat, Oude Ebbingestraat en Nieuwe Ebbingestraat. Ook op de Grote Markt verdwijnt het busverkeer.
- We realiseren een nieuwe brug tussen het Gedempte Hattendiep en het Schuitendiep. De bussen halteren op het Gedempte Zuiderdiep. Aan de Turfsingel (bij de schouwburg en bij het provinciehuis) realiseren we nieuwe bushaltes. Deze haltes liggen op zeer korte afstand van het kernwinklagebied. De Sint-Janstraat wordt heringericht als voetgangersroute van de nieuwe bushaltes naar de Grote Markt.
- Het Schuitendiep en de Turfsingel worden conform de Visie Diepenring heringericht. Er komt één rijbaan voor auto's en bussen, met daarnaast een fietsstrook.

STADSBUS ROUTES

Nieuwe binnenstadroute: Hoofdstation > Hereplein > Gedempte Zuiderdiep > Stationsstraat > Emmapelein > Eelderdingel > Westerhaven > A-weg > Westersingel

- Dit betekent dat er geen bussen meer rijden in de Brugstraat en de A-straat. Ook op het A-Kerkhof en in de Munnekeholm verdwijnt het busverkeer.
- Aan de A-weg op de kop van de Westerhaven (ter hoogte van de Westersingel) realiseren we nieuwe bushaltes. Deze liggen direct bij het entreegebied Westerhaven en aan het begin van de voetgangersroute naar het centrum: de route A-straat/Brugstraat. De bussen op deze ov-lijnen halteren ook op het Zuiderdiep.
- De Westerhaven en de Eelderdingel worden heringericht zodat het OV hier goed kan doorstromen.



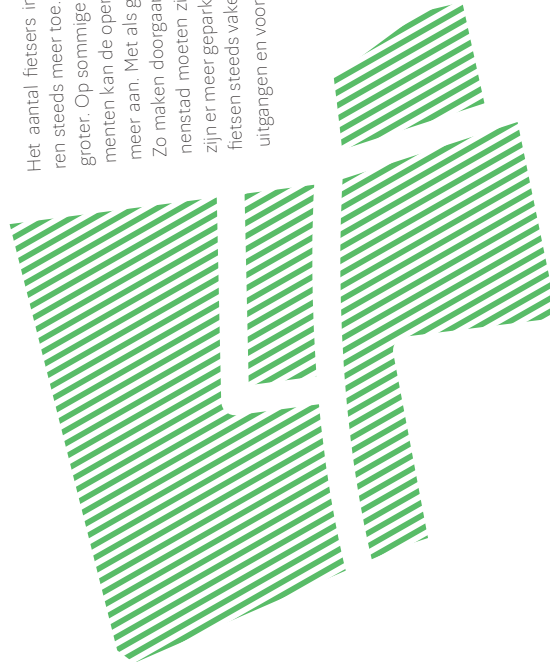
Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

Groningen is een van de meest fietsvriendelijke steden van de wereld. Nergens ter wereld wordt zo veel gefietst, door jong en oud, als in Groningen. De fiets is onderdeel van ons dagelijks leven en draagt bij aan een gezonde, leefbare en aantrekkelijke stad. Een hoog fietsgebruik zorgt ook voor een duurzaam bereikbaar stadshart met een aantrekkelijke openbare ruimte waar mensen graag komen en verblijven. Daarbij hoort ook dat mensen veilig en snel door de binnenstad kunnen fietsen en hun fiets goed kunnen stallen.

Het aantal fietsers in de binnenstad neemt de komende jaren steeds meer toe. De beschikbare ruimte wordt echter niet groter. Op sommige plekken in de binnenstad en op piekmomenten kan de openbare ruimte het aantal fietsen niet altijd meer aan. Met als gevolg dat irritatie en overlast toeneemt. Zo maken doorgaand fietsverkeer en fietsers die in de binnenstad moeten zijn gebruik van dezelfde krappe ruimte, zijn er meer geparkeerde fietsen in de binnenstad en staan fietsen steeds vaker in de weg voor voetgangers, bij nooduitgangen en voor hulpverleningsdiensten



050 FIETSTAD



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

We weten dat groei belangrijk is voor de stad en dat de fiets daar een bijdrage aan kan leveren. We zien daarom de voordelen van de fiets, ook in de binnenstad en willen fietsers de ruimte geven. We zullen daarvoor een aantal belangrijke keuzes moeten maken.

We stemmen de inrichting van het kernwinkelgebied nog beter af op de voetganger. De fiets is in het kernwinkelgebied te gast. Fietsers die niet in de binnenstad hoeven te zijn bieden we aantrekkelijke en slimme alternatieven, zoals over de Diepenring en met Slimme Routes. We realiseren voldoende en kwalitatief 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, met zo weinig mogelijk overlast voor de voetganger. We kijken ook naar mogelijkheden die de cargobike biedt bij schone en veilige winkelbevoorrading.



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

De belangrijkste route voor het noord-zuidverkeer loopt via de Oude Ebbingestraat, Grote Markten de Gelkingestraat. We verwachten daardoor voor zowel de Oude Ebbingestraat als de Gelkingestraat een economische impuls. Daardoor kunnen we in de Oosterstraat en de oostzijde van de Grote Markt de voetganger de ruimte bieden. Zo ontstaat er een volledig aaneengesloten voetgangersgebied. Dit sluit aan op de plannen voor de Oostwand van de Grote Markt en het daarachter gelegen Groninger Forum. Ook de Oosterstraat krijgt hiermee een nieuwe economische impuls als een van de belangrijke winkelstraten in het stadshart. Hoe de route precies gaat lopen en hoe de inrichting van de straten wordt werken we nader uit.

De tweede in het oog springende maatregel is het aanleggen van fietsstroken aan de Turfsingel en het Schuitediep, gecombineerd met een rijbaan voor bus en auto. Zo kan de noord- en oostzijde van de Diepenring fungeren als aantrekkelijke Slimme Route voor de fiets om de binnenstad heen en als verdeling tussen de hoofd fietsroutes en de binnenstad. Met een aangepaste, veilige infrastructuur die dat ondersteunt.

Ook de drukke oost-westroute Asstraat-Brugstraat wordt door het verdwijnen van het busverkeer een stuk veiliger en aantrekkelijker voor fietsers. Bovendien blijven we experimenteren met fietsen in voetgangersgebied, zoals we nu al doen in de Zwanestraat en op de Westerhaven.

FIETSROUTES

Om de grote fietsstromen vlot en verkeersveilig door of om de binnenstad te leiden, versterken we de robuustheid van de fietsstructuur en geven we tegelijkertijd het verblijfsklimaat een impuls. De nieuwe OV-structuur biedt daarvoor de mogelijkheden.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



Groningers willen overal met de fiets kunnen komen: ook in de binnenstad. Goede stallingsopties zijn daarom voldoende in de binnenstad. En als een stalling en kwalitatief goede stallingen verder weg ligt, zorgvuldig aantrekkelijke wandelroutes met zo min mogelijk plekken, met zo min mogelijk overlast voor de wandelvoorziening, innovatieve maatregelen en experimenten.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



We gaan daarom door met de aanleg van fietsparkeervakken. Daarnaast zijn op het eindpunt van de hoofdritten, dichtbij de belangrijke bestemmingen extra en goede (overdekte) stallingsvoorzieningen noodzakelijk, specifiek op drukke momenten, zoals 's zaterdags. We realiseren een hoogwaardige fietsenstallingen onder het Groninger Forum. En we willen een kwalitatief hoogwaardige stalling aanleggen nabij de vismarkt. Ook kijken we naar tijdelijke oplossingen in leegstaand vastgoed.

Niet iedereen wil de fiets altijd ondergronds stallen. We richten ons daarom meer op het bezoekmotief en het gedrag van de fietser. Als je even snel een boodschap wil doen dan wil je je fiets voor de deur parkeren, maar als je een hele dag in de binnenstad moet zijn dan heb je het liefst een veilige stalling. We hanteren bij het zoeken van oplossingen voor het fietsparkeren daarom de volgende principes:

- Kort parkeren: flexibel oplossen in de openbare ruimte
- Middellang parkeren: vaste voorzieningen in de openbare ruimte
- Lang parkeren: kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen in pandig of ondergronds.



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



4. Openbare ruimte en bereikbaarheid



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

TAXI'S EN WMO-VERVOER

Taxis en het WMO-vervoer zijn een essentieel onderdeel van het vervoerssysteem van de stad Groningen. Ze maken de binnenstad bereikbaar en toegankelijk voor verschillende doelgroepen. Met het wijzigen van de OV-routes in de binnenstad passen we ook de taxi-routes in een aantal straten aan. We hanteren twee regimes: straten waar taxi's de gehele dag mogen rijden en straten waar ze tussen 18.00 uur en 11.00 uur mogen rijden. Op de kaart geven we de nieuwe routes weer, in vergelijking met de oude situatie.

Ook in de toekomstige situatie kunnen taxi's en WMO-vervoer op zeer korte afstand van het hart van de stad - de Grote Markt - komen, namelijk tot op het Kwinkenplein. De nieuwe routing van de bussen biedt de mogelijkheid om de taxi-standplaatsen bij de Grote Markt anders te situeren. In de Kreupelstraat en op het Kwinkenplein - waar nu bushaltes zijn - kunnen taxiplaatsen worden gecreëerd. Daarmee kunnen de taxiplaatsen aan de Grote Markt noordzijde vervallen.



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

TOEGANKELIJKHEID

Door deze maatregelen wordt het voor de voetganger en de fietser veel aantrekkelijker in de binnenstad. We verwachten dat de binnenstad toegankelijker wordt voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn, omdat we het aantal gevaarlijke oversteekpunten en conflicten met zwaar verkeer sterk verminderen en we aanlooproutes naar de nieuwe haltes toegankelijker gaan inrichten. Dit doen we conform de TORI-werkwijze (Toegankelijke Openbare Ruimte voor iedereen), inmiddels onderdeel van onze reguliere werkprocessen. Dit biedt ook kansen de openbare ruimte aantrekkelijker te maken voor ouderen en kindvriendelijker in te richten.

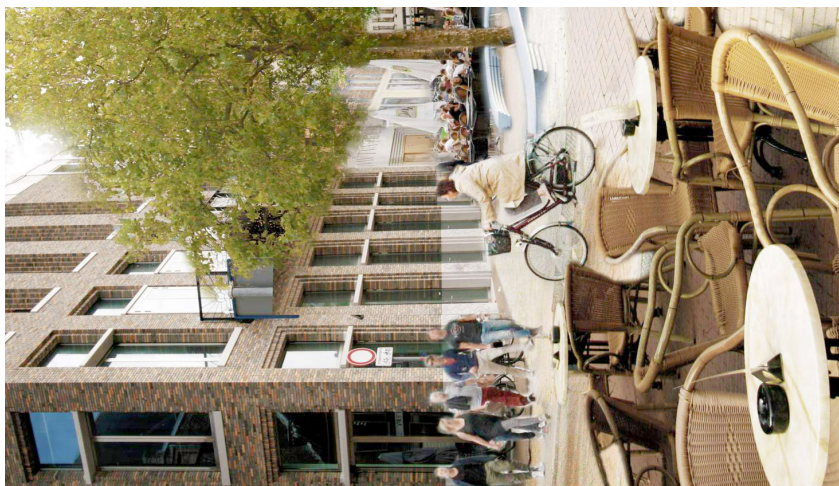


Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

4. Openbare ruimte en bereikbaarheid

STATIONSGEBIED

Het Hoofdstation faciliteert de 'reizigersmachine' en is voor veel bezoekers de eerste kennismaking met Groningen. Het stationsgebied ondergaat de komende jaren een transformatie, waarvoor ProRail, NS, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de gemeente en provincie Groningen de handen ineen hebben geslagen. Voor ruim 275 miljoen euro wordt geïnvesteerd in station en sporen en krijgt het voorplein een aantrekkelijker aansluiting op de wandel- en fietsroute over de Werkmanbrug richting binnenstad. Het station wordt een economische hub, een plek met een veel aantrekkelijker verblijfsklimaat, waar mensen afspreken, ook als ze niet gaan reizen. De route vanaf het Hoofdstation via de Ubbo Emmiusstraat en Folklingestraat functioneert goed, maar wordt intensief gebruikt en verdient op sommige plekken verbetering. Onze belangrijkste opdracht is het wegnemen van obstakels die de wandelende bezoekers op hun weg vinden. Dat zijn vooral de geparkeerde fietsen, zowel bij de Korenbeurs als in delen van de Folklingestraat.



AANPAK GROTE MARRT

Het verdwijnen van de bus van de Grote Markt gaat gepaard met de herinrichting van dit belangrijkste stadsplein. In dit deel van de binnenstad zal het veel drukker worden, met het Groninger Forum (gelegen aan de Nieuwe Markt), een vernieuwde oostwand met commerciële functies en op termijn mogelijk de aanpak van de noordzijde (ABN Amro-gebouw). De Grote Markt moet van grootstedelijke allure zijn en als één geheel aanvoelen: met recht de huiskamer van de stad.



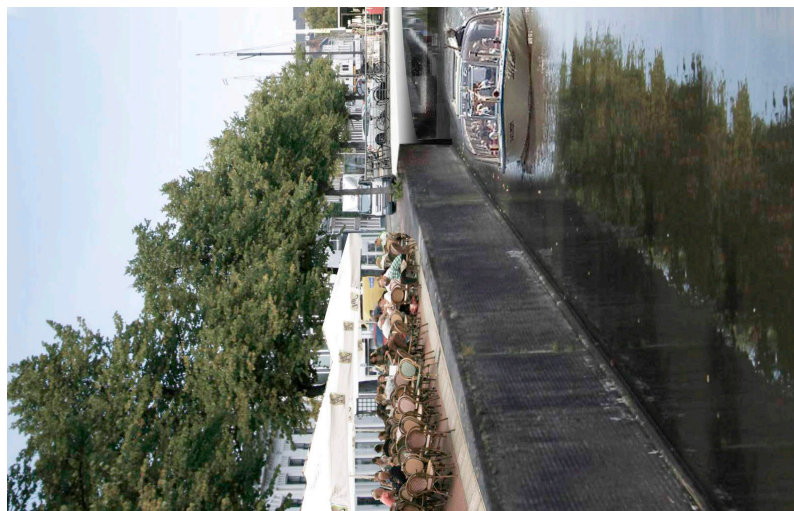
Impressie Grote Markt

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

4. Openbare ruimte en bereikbaarheid



Impressie Schuitemundiep / Turfsingel



Impressie Schuitemundiep met nieuwe brug

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

DIEPENRING

De Diepenring is de kroon op de binnenstad en verdient gezien te worden. We willen de verblijfs- en verkeersfunctie van de Diepenring beter combineren, zodat deze echt onderdeel van de binnenstad wordt. Fietzers krijgen een eigen, veilige en comfortabele positie als 'slim' alternatief om de binnenstad heen.

Het openbaar vervoer zal onderdelen van de Diepenring als route gebruiken. Voor het toevoegen van verblijfskwaliteit willen we van de BIM-locatie (Rijksmonument), als schakel tussen de binnenstad en het Ebbingekwartier, een plek maken voor recreatief gebruik. Voor de aanleg van (verdiepte) terrassen ontstaat ruimte aan het Schuitendiep, daar waar binnenstad en Damsterdiep elkaar ontmoeten. De onderhoudstoestand van diverse schepen en arken verdient aandacht, gelet op de belevingskwaliteit.



AUTOBEREIKBAARHEID

Ook voor de bezoekers die met de auto naar Groningen komen, moet de binnenstad optimaal bereikbaar en online- en offline-voorzieningen aan de rand met goede Park & Ride-voorzieningen breiden we van de stad. Deze voorzieningen (Park & Bike), waarbij de komende periode fors uit. Inclusief het aanbieden van fietsvoorzieningen (Park & Bike), zoals met de gevoelsafstand naar de binnenstad, zoals met het OV, zo kort mogelijk willen laten zijn. Bezoekers die dichterbij willen de entreegebieden van de binnenstad, die op loopafstand van het centrum liggen: Westersingel, Botersteep en Dansterrace. De aanpak van deze parkeervoorzieningen en de looproutes tussen deze parkeervoorzieningen en de binnenstad gaan we aanpakken, zodat ze aantrekkelijker worden voor de voetganger.





Voor automobilisten met bestemming binnenstad begint het bezoek aan de binnenstad overigens al in de parkeergarages of op de P+R's. Deze parkeervoorzieningen willen we laten functioneren als voorportalen van de binnenstad, gastvrije entrees, net als de treinstations en fietsenstallingen. Dit stelt eisen aan de inrichting, de informatievoorziening (zoals meertalige routeborden bij de uitgangen) en de faciliteiten in de omgeving.

De inzet op service en Groninger gastvrijheid en de hierbij behorende 'customer journey' dient nog verder te gaan: een bezoek aan Groningen begint al vanaf het plannen van de reis: met up-to-date, meertalige digitale informatie die niet alleen informeert, maar ook verleidt en prikkelt. We willen dat de verwachting van de bezoekers centraal staat; zij moeten zich daadwerkelijk verrast en op prijs gesteld voelen, zodat ze steeds opnieuw terugkomen.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



TRANSPORT EN LOGISTIEK

Goederenvervoer is essentieel voor een levensvatbare binnenstad, want zonder transport staat alles stil. Maar de voertuigen voor goederdistributie, hoewel in relatief kleine aantallen aanwezig, kunnen ook zorgen voor een verminderde bereikbaarheid, verkeersonveiligheid, geluidsoverlast, gezondheidsrisico's (door de uitstoot van schadelijke stoffen) en kunnen leiden tot beschadigingen aan het wegdek. Om het verblijfsklimaat in de binnenstad verder te verbeteren, willen we de stadslogistiek in samenwerking met de ondernemers en de logistieke sector slimmer organiseren. Daarbij hoort ook dat we de venstertijden anders en strikter gaan handhaven. Met het Rijk hebben we een eerste stap gezet met de ondertekening van de Green Deal Stadsdistributie, die als doel heeft het logistieke verkeer schoner, stiller, veiliger en zonder emissies te laten rijden. De komende jaren gaan we met alle betrokken partijen experimenten uitvoeren, zodat we de belangrijkste doelstelling, 'Zero Emission' in 2025, halen.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad



UITVOERINGSPROGRAMMA BINNENSTAD

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

BEREIKBAARHEID EN OPENBARE RUIMTE

| Omschrijving | Kosten | Dekking | Tijdspad |
|---|--|--|-------------------|
| Herinrichting Oosterstraat | <p style="text-align: center;">€ 22,5 MLN</p> | <p>vanaf 2017 structureel 1 miljoen dekking voor de aanpak Diepenring*</p> | <p>Vanaf 2016</p> |
| Herinrichting Gelkingestraat | | | |
| Herinrichting Oude Ebbingestraat | | | |
| Herinrichting Grote Markt | | | |
| Herinrichting Brugstraat | | | |
| Herinrichting Sint Jansstraat | | | |
| Herinrichting A-straat | | | |
| Herinrichting Munnekeholm | | | |
| Herinrichting Turfsingel/Schuitendiep | | | |
| Aanleg nieuwe brug in het verlengde van het Gedempte Kattendiep | | | |
| Herinrichting Westerhaven/Eeldersingel | | | |
| Fiets maatregelen | Zie: Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie | | |

*Dit levert bij de huidige rentestand een investeringsbedrag van € 18 miljoen op. Voor de resterende € 4,5 miljoen is nog geen dekking.

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

(RUIMTELIJK) ECONOMISCH

| Omschrijving | Kosten | Dekking | Tijdspad |
|---|-------------------|----------------------|------------|
| Traject binnenstadsdistributie | € 30.000 - 50.000 | | Vanaf 2015 |
| G-kwadraat Retail maatregelen (Monitoring, leegstandsbestrijding, herverkaveling / schaalverandering) | € 40.000 - 60.000 | | |
| Fonds voor ondernemers maatregelen (profilering, promotie, stimuleren ondernemerschap) | € 35.000 - 50.000 | | 2015 |
| Faciliteren Start-ups | verkenning | | |
| Gebruik Diepenring | verkenning 2015 | 'Wonen op het water' | |

WONEN

| Omschrijving | Kosten | Dekking | Tijdspad |
|--|-----------------------------------|---------|------------------------------|
| Stimuleren aanpak ontwikkellocaties in de binnenstad | Zie: Meerjarenprogramma Woonvisie | | Vanaf 2015 |
| Blijvende inzet op kwalitatieve jongerenhuisvesting | | | |
| Balans aanpak | | | |
| Gebiedsvisie A-kwartier | | | 4 ^e kwartaal 2015 |

Bijlage - concept visie bestemming binnenstad

Ingekomen stukken - adviesraad gehandicaptenbeleid inzake binnenstadsvisie

Geachte leden van de gemeenteraad van Groningen,

In de lokale media verschijnen de laatste tijd met enige regelmaat positieve reacties op de concept-plannen om de bussen van de Grote Markt te weren.
Wij willen graag een **tegengeluid** laten horen.

Op 18 februari 2015 heeft de Gemeentelijke Adviescommissie voor het Gehandicaptenbeleid bijgaand (ongevraagd) advies over het onderwerp "Toegankelijke Binnenstad" uitgebracht aan het college van B&W (zie bijlage).

Over dit advies is inmiddels overleg gevoerd met de betrokken ambtenaren, ook in het licht van de planvorming met betrekking tot het weren van het OV van de Grote Markt. In dit overleg hebben wij gemeld dat wij ons grote zorgen maken over de toekomstige toegankelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad van Groningen voor mensen met een lichamelijke beperking.

Wij hebben immers nog geen alternatieven gezien voor de bus als inclusiviteit bevorderend en niet-stigmatiserend middel van vervoer om net als elke andere burger in de volle breedte gebruik te kunnen maken van de binnenstad van Groningen. Een andere, aanvullende vorm van OV zoals bijvoorbeeld kleine elektrische pendelbusjes is voor ons geen goede oplossing. Voor mensen met een beperking is elke extra overstap een extra belemmering.

Zolang er dus geen goede alternatieven zijn, lijkt het ons een bijzonder **slecht idee** om alle doorgaande bussen van de Grote Markt te weren.

Op 15 april heeft een groot aantal van u tijdens onze '**Mobiele Werkconferentie**' zelf kunnen ervaren wat het betekent om je met een fysieke handicap te bewegen in onze binnenstad en hoe belangrijk het daarbij is om afstanden figuurlijk maar vooral ook letterlijk zoveel mogelijk te beperken. We hopen dat u die ervaring mee laat wegen in uw besluitvorming.

Met vriendelijk groet,

Gaaike Euwema
Voorzitter

Joop Dollekamp
Ambtelijk secretaris

*Adviesraad voor het gehandicaptenbeleid
gemeente [Groningen](#)*

Postadres
Postbus 7081
9701 JB Groningen

Bezoekadres
Ged. Zuiderdiep 98
Groningen

Telefoon 050-367 8095
Email: adviesraadgehandicaptenbeleid@groningen.nl

Ingekomen stukken - adviesraad gehandicaptenbeleid inzake binnenstadsvisie



adviesraad gehandicaptenbeleid inzake binnenstadvisie - bijlage

Adviesraad

voor het gehandicaptenbeleid gemeente Groningen

Secretariaat

Postadres
Postbus 7081
9701 JB Groningen

Bezoekadres
Ged. Zuiderdiep 98
Groningen

Telefoon 050-367 8095

e-mail: adviesraadgehandicaptenbeleid@groningen.nl

Aan het College van Burgemeester & Wethouders
van de gemeente Groningen
t.a.v. wethouder J. van Keulen – wijkwethouder stadsdeel Centrum
& dhr. R. Torenbosch – afd. SDC - stadsdeelcoördinator stadsdeel Centrum

Grote Markt 1
9712 HN Groningen

Groningen, 18 februari 2015

Onderwerp: advies Toegankelijke Binnenstad

Geacht college,

De gemeente Groningen ziet de Binnenstad graag als de 'huiskamer' van de stad. Tevens is er het streven om de komende jaren nog veel meer bezoekers naar de Binnenstad te lokken.

Wil die Binnenstad 'gastvrij' zijn voor iedereen, dus ook voor mensen met een beperking of chronische ziekte, ouderen en bijvoorbeeld ook ouders met een kindwagen, dan dient er aan het criterium van BTB (Bereikbaar, Toegankelijk en Bruikbaar) voldaan te zijn. Vanuit dit criterium leggen wij u onge-
vraagd dit advies "Toegankelijke Binnenstad" voor.

Openbaar vervoer en gehandicaptenparkeerplaatsen

De Binnenstad moet goed met het openbaar vervoer te bereiken zijn, zeker voor die groepen die door mobiliteitsbeperking (en daaronder rekenen wij ook het hebben van kleine kinderen) of ouderdom niet kunnen fietsen.

Wij kanten ons **uitdrukkelijk tegen** het voornemen om bussen **niet** meer langs de Grote Markt te laten rijden.

Bushaltes aan het Gedempte Zuiderdiep of de Stadsschouwburg zijn te ver voor bezoekers die zich moeilijker lopend kunnen verplaatsen. Het afschaffen van de bushaltes aan de Grote Markt zal ertoe leiden dat de Grote Markt, het hart van de Binnenstad, en ook de Gemeentelijke Diensten aan de Kreupelstraat voor bepaalde groepen met het openbaar vervoer niet meer te bereiken zijn.

Een argument dat wel eens wordt aangevoerd, is dat die groepen wel met de Wmo-taxi naar de Grote Markt en de Kreupelstraat kunnen worden vervoerd. Hiertegen hebben wij tweeërlei bezwaren. Ten eerste is het de vraag of al deze mensen wel over een Wmo-taxivoorziening beschikken. Ten tweede druist dit argument volledig tegen het streven van de gemeente in om burgers te stimuleren minder met de Wmo-taxi en meer met het openbaar vervoer te reizen. De bushaltes aan de Grote Markt zijn niet zonder reden 'Wmo-proof' gemaakt.

Ook adviseren wij om het aantal parkeerplaatsen voor GPK-houders te handhaven en zelfs uit te breiden.

adviesraad gehandicaptenbeleid inzake binnenstadsvisie - bijlage

Terrasbeleid en geparkeerde fietsen

Terrassen en uitstallingen verhogen de aantrekkingskracht van de Binnenstad. De gemeente heeft het beleid inzake terrassen en uitstallingen versoepeld en wil het nog verder loslaten, zoals de proef in de Zwanestraat en Oosterstraat aantonen.

Wij dringen erop aan dat de richtlijn van een doorgang van 1,50 meter strikt wordt gehandhaafd.

Voor sommige plaatsen kan de vraag worden gesteld of niet meer doorgaansruimte het loopgemak vergroot: samen naast elkaar flaneren verhoogt het wandel- en winkelplezier. Maatwerk is hierbij gewenst.

Voor voetgangers met een visuele beperking geldt dat 'slalommen' erg lastig is (bijvoorbeeld in de Gelkingestraat): naar links voor een terras uitwijken om een paar meter verder tegen een fietsrek of paal aan te lopen en bij weer uitwijken naar rechts tegen een uitstalling aanbotsen. De obstakelvrije stroken met rood tapijt (zoals in de Guldenstraat) kunnen hiervoor een oplossing bieden.

Nonchalant geparkeerde fietsen zijn voor vele voetgangers in de Binnenstad een grote bron van ergernis – zeker als zij de voorgeschreven doorgangsroute van 1,50 meter blokkeren. Wij adviseren om, in afwachting van de voltooiing van het Forum met de fietsparkeergarage, tijdelijk meer fietsparkeergelegenheden in de Binnenstad in te richten.

Bezoekerscomfort

Bij een gastvrije binnenstad hoort ook de mogelijkheid om, buiten de horecagelegenheden om, van een toilet te kunnen gebruik maken of op een bankje te zitten.

In het centrum van Groningen is er momenteel slechts één goed openbaar toilet dat voor mensen die slecht te been, rolstoel gebonden zijn of een kind in een kinderwagen bij zich hebben, goed toegankelijk is, namelijk dat bij de kiosk op de Grote Markt bij de Gelkingestraat. Dit toilet is ruim, goed verlicht, heeft duidelijk zichtbare knoppen en heeft een goede hygiëne. Een zeer groot nadeel is dat de aanduiding op de buitendeur niet goed leesbaar is en dat het toilet vanuit de verte als zodanig nauwelijks te herkennen is.

Het openbare toilet aan het Aa-Kerkhof Zuidzijde (uitgebaat door Sanitronics) ligt niet op een logische looproute, is niet duidelijk zichtbaar en, bovenal, het systeem om via een sms'je de deur te openen, werkt niet. Het bewaakte ondergrondse toilettencomplex bij Tussen de Markten, dat beperkte openingstijden heeft, is vanwege de trappen niet voor iedereen toegankelijk.

Wij hebben geconstateerd dat het bestaan van deze toiletten bij vele mensen niet bekend is. Om die reden adviseren wij om die sanitaire voorzieningen duidelijker in het straatbeeld aan te geven. Daarnaast dringen wij erop aan dat er meer openbare toiletten die voor alle bezoekers goed toegankelijk zijn, in het centrum worden geplaatst. Ook adviseren wij om voor de bezoeker die even wil rusten of van de binnenstad genieten, meer bankjes neer te zetten.

Wij willen, met u, een bruisende, levendige en uitnodigende binnenstad. Maar dan wel één die bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar is voor alle Stadgers en bezoekers!

Met vriendelijke groet,
namens de adviesraad Gehandicaptenbeleid gemeente Groningen

J.G. Dollekamp
ambtelijk secretaris

CC - Gemeenteraad Groningen

Ingekomen stukken - Nr. 23 Reactie visie Binnenstad - GCC



| | |
|-----------------|-------------|
| GRIFFIE | |
| reg.nr. | 5081130 |
| ingek. | 16 JUN 2015 |
| class. | -2.07.515 |
| te beh. door: | SR |
| kopie gez. aan: | |

Postbus 363
9700 AJ Groningen

Telefoon (050) 313 37 11
Fax (050) 318 41 84

info@groningen.net
www.groningencyclub.nl

Gemeente Groningen
Gemeente Groningen
t.a.v. de Raadscommissie Beheer en Verkeer
Grote Markt 1
9712 HN GRONINGEN

ABN AMRO Bank Nederland N.V.
42.44.04.869
IBAN: NL80ABNA0424404869
BIC: ABNANL2A
Btw.nr. 8061.87.608.B01
KvK 40026458

Datum Groningen, 15 juni 2015
Kenmerk U/14866
Betreft reactie visie Binnenstad

Geachte Commissieleden,

Hoewel de binnenstadsvisie 'Bestemming Binnenstad' van juni 2015 nog niet formeel ter inspraak ligt geeft het gezamenlijke bedrijfsleven van stad en regio Groningen (Groningen City Club ondersteunt MKB Nederland Noord), hierna aangeduid met "het bedrijfsleven", kort en in algemene zin een reactie. Een uitgebreidere reactie geeft zij bij de officiële inspraakronde.

Gebruik binnenstad

De binnenstad klaarstomen voor een toekomst met ander consumentengedrag, andere woonwensen en -mogelijkheden en ruimte voor elke gebruiker door een prettige sfeer en goede toegankelijkheid. Ondernemers willen elke doelgroep gastvrij ontvangen, waarbij niet elke doelgroep op dezelfde manier benaderd hoeft te worden. Zij ondersteunen de wens van consumenten aan meer zitgelegenheid en/of sfeer met die verstande dat zij de mogelijkheid wil behouden dat in de gehele binnenstad activiteiten georganiseerd kunnen worden, zonder fysieke belemmeringen. De Nota Ruimtelijke Kwaliteit heeft het bedrijfsleven uit oogpunt van diezelfde gastvrijheid omarmd.

Bereikbaarheid

Bewoners, werkenden en bezoekers gebruiken diverse vormen van vervoer naar en in de binnenstad: lopend, fietsend, met bus, auto, trein, boot en in de toekomst hopelijk via de flyover (de kabelbaan, red.). Ondernemers waren tot enkele jaren terug, inspeland op hun klanten, fervent voorstander van bushaltes, fietsstallingen en parkeerplaatsen zo dicht mogelijk voor de deur. Door toenemende drukte in de straten, zeker in straten met openbaar vervoer, moeten passanten steeds meer aandacht besteden aan het verkeer i.p.v. aan de daar gevestigde ondernemingen. Consumenten en daarmee ook ondernemers geven er daarom inmiddels de voorkeur aan minder verkeersstromen in alle straten te hebben waardoor het verblijfsklimaat van de binnenstad als geheel verbeterd.

Ingekomen stukken - Nr. 23 Reactie visie Binnenstad - GCC

Bij de verplaatsing van openbaar vervoer naar de Diepenring dient de inrichting daarvan zo vorm te krijgen dat alle verkeer wel kan passeren ingeval van laden en lossen, snoeien, kadeonderhoud, ongelukken, enz. Immers, de Diepenring is en blijft de ontsluitingsring voor de binnenstad, ook met slechts één rijbaan.

Flyover

In 2001 kwam de Groningen City Club voor het eerst met het voorstel voor een voor Nederland onbekende vorm van vervoer: een kabelbaan. Destijds was de tijd er niet rijp voor. De afgelopen jaren heeft de speciaal daartoe opgerichte Stichting Flyover Groningen onderzoek laten doen naar de haalbaarheid. Het laatste onderzoek is vrijwel afgerond. Zonder op details in te gaan: de uitkomsten lijken positief. Samen met Stichting Flyover Groningen en de velen die de kabelbaan in Groningen een warm hart toedragen roept het bedrijfsleven u op om het onderzoek met een positieve insteek te beoordelen als én een extra vervoersvorm én een beleving. Immers, beleving is steeds belangrijker in de afwegingen van de consument.

Wij hopen met deze eerste korte reactie ons steentje bij te dragen aan een goede invulling van de belangen voor elke gebruiker.

Met vriendelijke groet,

Groningen City Club


E.H. Bos
Waarnemend / Vicevoorzitter

C.c.: Koninklijke Horeca Nederland Groningen
MKB Nederland Noord
Stichting Flyover Groningen

Ingekomen stukken - Nr. 24 Bezwaar binnenstad busvrij maken - mw. Richardson

Esther Dallinga

Van: hyacinth richardson <hrichardson@home.nl>
Verzonden: woensdag 17 juni 2015 8:44
Aan: Griffie
Onderwerp: bezwaar binnenstad busvrij maken

Geachte mevrouw/meneer,
zou u mijn bezwaar aan de raadsleden willen doorsturen.
al vast bedankt.
Hyacinth Richardson

Groningen, 15 juni 2015

Betreft: binnenstad busvrijmaken

Raadscommissie Beheer en Verkeer

Geachte Raadscommissieleden,

Onlangs is de gemeenteraad volop bezig om de binnenstad busvrij te maken ten behoeve van voetgangers en fietsers. Uiteraard zijn dit belangrijke bezoekers van de stad. Ik wil u erop wijzen dat er ook een zeer belangrijke groep in de samenleving is, zoals visueel gehandicapten en mensen met andere lichamelijke beperkingen die graag om even eropuit te zijn even een bezoek naar de binnenstad brengen.

De bereikbaarheid van de binnenstad is van groot belang voor mij en dat doe ik graag zelfstandig en op het tijdstip wanneer ik dat wil. Ik wil niet afhankelijk zijn van een taxi. Het ov in Groningen is zeer goed en daarom moeten er zo weinig mogelijk taxi's in de stad rondrijden.

Wat de bussen in de Brugstraat betreft, ik maak regelmatig gebruik van deze route, zou u de bussen op tijden kunnen laten rijden zodat ze elkaar niet tegelijk hoeven te passeren. Of u zou gebruik kunnen maken van de techniek zodat de bussen elkaar kunnen opmerken en de binnenkomende bus kan wachten tot de bus uit de stad voorbij is voordat de andere bus verder rijdt.

Ik schrijf u deze brief omdat ik als visueel gehandicapte regelmatig gebruik maak van de bus en weet hoe makkelijk het is om dichtbij de binnenstad uit te stappen, het scheelt mij tijd ten maakt het zoeken naar waar ik moet zijn wat gemakkelijker. Een half uur lopen om in de binnenstad te komen is onwenselijk en tegenwoordig wordt de stad met allerlei uitstallingen, tafels en stoelen nogal tijdrovend en hinderlijk lopen voor mij.

Ingekomen stukken - Nr. 24 Bezwaar binnenstad busvrij maken - mw. Richardson

Ik zou het op prijs stellen als u mijn brief aan alle gemeenteraadsleden in kennis zult stellen en zie uw antwoord met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend

Hyacinth richardson

Dhr. H.L. Richardson

Josine Reulingstraat 27

9746 AP Groningen

Tel. 050 8506629

Ingekomen stukken - Nr. 25 Commentaar op Inspraakversie Bestemming ...

| | |
|-----------------|--------------|
| GRIFFIE | |
| reg.nr. | 5080014 |
| ingek. | 16 JUNI 2015 |
| class. | -7.07515 |
| te beh. door: | 9R |
| kopie gez. aan: | |

15-6-2015

Bewonersorganisatie Binnenstad Oost

Commentaar op Inspraakversie Bestemming Binnenstad

De Bewonersorganisatie Binnenstad Oost heeft de volgende opmerkingen over hoofdstuk 4 Openbare ruimte en bereikbaarheid:

blz. 41

Omdat de Oude Ebbingestraat autovrij wordt, krijgt de Kreupelstraat tweerichtingsverkeer om de parkeerplaatsen aan het Kwinkenplein bereikbaar te houden.

Wij vragen ons af of de fietsers hierdoor niet in de knel komen, de route W.A. Scholtenstraat / Kreupelstraat is namelijk een belangrijke fietsroute.

blz. 42

Alleen de route van de parkeergarage Damsterdiep naar de Steentilstraat wordt hier vermeld, de andere route via de Nieuweweg naar de Poelestraat wordt niet genoemd.

Er wordt op gewezen dat de aanleg van een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over het Eemskanaal een impuls zal geven aan de Oosterhaven. Hierbij zal de Oosterkade bedoeld worden, die geen horeca- of winkelfunctie heeft. Een voetgangersroute via het Voor 't Voormalig Klein Poortje is onmogelijk omdat de trottoirs daar nu al veel te smal zijn en er geen ruimte voor verbreding is. Wij willen erop wijzen dat de gewijzigde fiets- en voetgangersroutes dan tegelijkertijd een negatief effect zullen hebben op de bedrijven aan het Damsterdiep en de Nieuweweg, die nog steeds bezig zijn zich te herstellen na de jarenlange afsluiting door de bouw van de parkeergarage.

Wij zijn het dan ook niet eens met het schrappen van het Damsterdiep, nu in de top 5 van drukke fietsroutes, als hoofd fietsroute in de Fietsstrategie en deze visie.

blz. 48

De impressie van de Sint Jansstraat op deze bladzijde roept vragen op. Op blz. 55 wordt vermeld dat deze als voetgangersgebied zal worden ingericht. De Sint Jansstraat is onderdeel van de parkeerroute via het Schuitendiep en de Sint Jansbrug naar de Forumgarage, zoals aangegeven op de kaart op blz. 72.

Ingekomen stukken - Nr. 25 Commentaar op Inspraakversie Bestemming ...

blz. 54

De route voor de HOV-lijn richting Euroborg wordt steeds onlogischer: vanaf het Kattendiep wordt straks met een grote omweg gereden via de W.A. Scholtenstraat, de Oostersingel en het Hanzeplein naar de Europaweg, terwijl de (oorspronkelijke) route via de Steentilbrug en het Damsterdiep veel korter en dus sneller is. Wij pleiten voor herinvoering van deze oorspronkelijke route langs het Damsterdiep. De loopafstand naar het UMCG was destijds geen bezwaar en kan ook straks geen bezwaar zijn, als de grotere loopafstand van het Zuiderdiep naar de Grote Markt dat ook niet is. Als de oorspronkelijke route weer wordt gevolgd worden daardoor de Oostersingel, het Schuitendiep en de Turfsingel ontlast.

Wij nemen aan dat niet alle bushaltes op de kaart worden aangegeven, omdat bijvoorbeeld de halte Hanzeplein ontbreekt. Wij zien graag een overzicht van alle haltes van de te verplaatsen buslijnen. Nu lijken de haltes ver uit elkaar te liggen waardoor te grote loopafstanden zouden ontstaan voor bewoners. In deze visie wordt de indruk gewekt dat alleen rekening wordt gehouden met de loopafstand vanaf de haltes voor bezoekers van het centrum, maar de loopafstand voor bewoners naar de haltes is ook van belang.

blz. 55

Het Schuitendiep en de Turfsingel worden conform de Visie Diepenring heringericht. De parkeerplaatsen hier verdwijnen dan zoals bij de bouw van de parkeergarage Damsterdiep is toegezegd. Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen in deze garage is hiermee al rekening gehouden.

Wij horen, ondanks de impressie zonder straatparkeren op blz. 69, ook geluiden van betrokken ambtenaren dat de herinrichting niet volgens de Visie Diepenring uitgevoerd zal worden en dat alle parkeerplaatsen blijven bestaan. Dit zou niet conform de afspraken zijn, het betaald straatparkeren zou naar de parkeergarages verplaatst worden.

Wij kunnen alleen instemmen met een substantiële vermindering van het aantal parkeerplaatsen mits de resterende plaatsen bestemd zijn voor bewoners met een parkeervergunning gezien het tekort aan deze bewonersplaatsen. Deze parkeerplaatsen moeten dan alleen gesitueerd zijn op plekken waar het profiel zo breed is dat er voldoende ruimte overblijft voor voetgangers en fietsers.

Wij stellen voor een aantal parkeerplaatsen om te vormen tot fietsenstalling waar daar ruimte voor is. Rond de horecagelegenheden aan het Schuitendiep staan nu zo veel fietsen gestald, dat ze een obstakel vormen voor voetgangers.

Ingekomen stukken - Nr. 25 Commentaar op Inspraakversie Bestemming ...

Erik Lunshof

Van: Wolbert Meijer
Verzonden: maandag 15 juni 2015 14:04
Aan: DIV Groningen
Onderwerp: FW: bericht voor de leden van de raadscommissie Beheer en Verkeer
Bijlagen: 20150615CommentaaropInspraakversieBestemmingBinnenstad.pdf

Bijlage graag registreren

Van: Annelies de Wijk [<mailto:annelies.de.wijk@gmail.com>]
Verzonden: maandag 15 juni 2015 13:53
Aan: Wolbert Meijer
Onderwerp: bericht voor de leden van de raadscommissie Beheer en Verkeer

Hierbij sturen wij u ons commentaar op de conceptvisie Bestemming Binnenstad, die a.s. woensdag wordt besproken in de raadscommissie Beheer en Verkeer. Wij gaan in dit stuk alleen in op de punten die Binnenstad Oost aangaan. Wilt u zorgen dat het stuk de commissieleden bereikt?

met vriendelijke groet,
namens de Bewonersorganisatie Binnenstad Oost,

Annelies de Wijk
Damsterdiep 65, 9711 SJ Groningen
tel. 050-5257354
email: annelies.de.wijk@gmail.com

Ingekomen stukken - Nr. 25 Commentaar op Inspraakversie Bestemming ...



Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

Raadsvoorstel



Onderwerp **Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie**
Registratienr. 4982864 Steller/tefnr. Valkema/8980 Bijlagen 1

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

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie Groningen 2015-2015 vast te stellen;
- II. de kosten voor 2015 te dekken uit de beschikbare middelen extra beleid 2015 "Verplaatsen", onderdeel "Fietsstrategie uitvoeringsprogramma" (in totaal € 645.000,-).

Samenvatting

Op 22 april 2015 heeft uw raad de 'Fietsstrategie Groningen 2015-2025' vastgesteld. In deze fietsstrategie geven we aan wat de waarde is van ons fietsbeleid en hoe de fiets kan bijdragen aan de ontwikkelingen en stedelijke uitdagingen die we de komende jaren op ons af zien komen. In de fietsstrategie kijken we nadrukkelijk verder dan de fiets en de fietser zelf. Nieuw is dat we bijvoorbeeld veel meer inzetten op het sociale aspect van fietsen en op gedrag, innovatie en ontwikkelingen. Belangrijk onderdeel van de fietsstrategie is een hoofdfietsroutekaart met aandacht voor de stedelijke knooppunten, de fietsveiligheid en het fietsparkeren. Deze kaart bepaalt waar we onze middelen in het uitvoeringsprogramma de komende jaren gaan inzetten.

Voor het uitvoeringsprogramma behorend bij de fietsstrategie hebben we € 2 miljoen structureel beschikbaar. In de afgelopen tijd hebben we samen met Stadgers en belangengroepen bepaald welke maatregelen we als eerste willen nemen. Het uitvoeringsprogramma is het resultaat van een intensief traject met diverse bijeenkomsten en andere mogelijkheden waarbij suggesties en ideeën aan ons kenbaar gemaakt konden worden.

B&W-besluit d.d.: 12-05-2015

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

Aanleiding en doel

Op 22 april 2015 heeft uw raad de "Fietsstrategie Groningen 2015-2025" vastgesteld waarin we nadrukkelijk verder kijken dan de fiets en de fietser zelf. Ons fietsbeleid gaat namelijk steeds vaker over duurzaamheid, innovatie, lifestyle, ruimtelijke ordening, stedenbouw, economie, gezondheid en leefbaarheid. Nieuw is dat we veel nadrukkelijker inzetten op het sociale aspect van fietsen en op gedrag, innovatie en ontwikkelingen. Maar de fietsstrategie geeft ook antwoord op een aantal autonome, stedelijke ontwikkelingen die op ons af komen zoals de groei van het aantal inwoners, de steeds drukker wordende fietspaden en de toenemende snelheidsverschillen op het fietspad door de opkomst van de e-bike en de scooter.

Voor de uitvoering van maatregelen in het kader van de fietsstrategie is € 2 miljoen structureel beschikbaar. In de afgelopen periode hebben we, samen met de Stadjers en belangengroepen, bepaald welke maatregelen we willen nemen om het fietsklimaat in de stad te verbeteren en welke daarvan volgens ons prioriteit moeten krijgen. In het bijgevoegde uitvoeringsprogramma (zie de bijlage) vindt u de uitwerking hiervan.

Kader

In het coalitieakkoord "Voor de Verandering" hebben we al aangekondigd dat we een hoofd fietsroutekaart zouden opstellen met speciale aandacht voor de stedelijke knooppunten en de fietsveiligheid. Deze kaart met daarop de belangrijkste fietsroutes in Groningen is opgenomen in de fietsstrategie en bepaalt waar we onze middelen in het uitvoeringsprogramma de komende jaren gaan inzetten. De routekaart vormt daarmee ook een routekaart voor de planning en uitvoering van projecten. In het coalitieakkoord is overigens ook aangegeven meer ruimte te willen maken voor het fietsparkeren en fietsers proberen te verleiden de fietsenstallingen te gebruiken.

Argumenten en afwegingen

Zie hiervoor het Uitvoeringsprogramma 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 en het uitvoeringsprogramma. De afgelopen tijd zijn honderden suggesties en ideeën ingebracht. Hieronder volgt een overzicht van hoe de participatie er de afgelopen periode heeft uit gezien.

Tijdens Let's Gro 2013 heeft de Deen Mikael Colville-Andersen onze ogen geopend over de waarde van Groningen Fietsstad. Medio 2014 hebben we twee bijeenkomsten georganiseerd met een klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers van Groningen Bereikbaar, de landelijke Fietsersbond, Cycloon Post & Fietskoeriers, RUG, UMCG, provincie Groningen en Marketing Groningen. Samen met de klankbordgroep-leden is de opgave voor de nieuwe fietsstrategie op scherp gesteld en is nagedacht over mogelijke maatregelen.

Tijdens het inspiratiefestival Let's Gro op 21 en 22 november 2014 hebben we een leegstaand winkelpand omgetoverd tot Fietsambassade. Twee dagen lang konden Stadjers daar binnenlopen om mee te praten over de nieuwe fietsstrategie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma. De fietsambassade was één van de drukst bezochte Let's Gro-evenementen en heeft ons meer dan eens duidelijk gemaakt dat we de fiets moeten herwaarderen en er trots op mogen zijn.

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 de leden van uw raad plaats. Na een korte introductie is de groep in tweeën gesplitst. Beide groepen hebben input geleverd voor de fietsstrategie en het uitvoeringsprogramma. De workshop 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. 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 ons fietsbeleid meer dan 4.000 keer ingevuld. De uitkomsten zijn gebruikt als input voor de fietsstrategie en het uitvoeringsprogramma.

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

Sinds 8 april 2015 is onze nieuwe website www.groningenfietsstad.nl actief. Deze website is in eerste instantie gebruikt om suggesties en ideeën van Stadlers te verzamelen die als input dienen voor het bijgevoegde uitvoeringsprogramma. Via de website hebben we ruim 200 waardevolle suggesties en ideeën ontvangen. De ideeën en suggesties die het meest zijn genoemd:

- de Korreweg: het verbreden van de fietspaden en het fietsveiliger maken van de kruispunten, de rotonde Kapteynlaan en de Gerrit Krolbrug;
- fietsvriendelijker maken van de verkeerslichten, zodat de wachttijd voor fietsers korter wordt (meest genoemd zijn Paterswoldseweg, Emmabrug, Herebrug en Parkweg);
- Slimme Routes Zernike: bestaande fietspaden verbreden, de Slimme Routes doortrekken naar het Hoofdstation en de fietsoversteken Eikenlaan en Pleiadenlaan veiliger inrichten;
- uitbreiden van het aantal stallingsplaatsen op het Hoofdstation;
- scooters, brommers en snorscooters verbieden op het fietspad en toestaan op de rijbaan;
- fietspaden aanleggen langs een aantal wegen, zoals de Helperzoom, en parallel aan de Noordelijke Ringweg;
- fietsvriendelijker maken van de Diepenring, onder meer door de aanleg van fietspaden;
- verbeteren beheer en onderhoud van fietsvoorzieningen (fietspaden en stallingen);
- verkeersregels meer onder de aandacht brengen (hand uit steken, voorrangregels bij "alle richtingen tegelijk groen", voorrang verlenen bij zebrapaden, etc.);
- stallingsvoorzieningen in de binnenstad uitbreiden;
- fietsvriendelijker inrichten van de Oude en Nieuwe Ebbingestraat, bijvoorbeeld als fietsstraat.

Op 16 april 2015 heeft ten slotte het Fietsgesprek plaatsgevonden. Stadlers en diverse vertegenwoordigers van onder meer de Adviescommissie Verkeer en Vervoer, de Fietsersbond en de Ouderenraad hebben onder leiding van wethouder De Rook een fietstocht gemaakt langs een aantal knelpunten en kompasprojecten uit de fietsstrategie. Aansluitend hebben we gediscussieerd over de fietsstrategie zelf, maar ook over mogelijke maatregelen en de prioritering ervan in het uitvoeringsprogramma.

Financiële consequenties

In de meerjarenbegroting is met ingang van 2015 structureel € 2 miljoen gereserveerd voor het onderdeel "Verplaatsen". In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015-2018 (raadsbesluit 17 december 2014) is hiervoor een verdeling aangegeven voor 2015 en een indicatieve verdeling voor de periode 2016-2018. Voor 2015 en 2016 is jaarlijks € 1 miljoen bestemd voor de planontwikkeling van het stationsgebied.

In dit uitvoeringsprogramma behorend bij de fietsstrategie hebben we een integrale afweging gemaakt voor de inzet van de structurele middelen voor de fietsmaatregelen/fietsstrategie. Omdat het totale maatregelenpakket in het uitvoeringsprogramma groter is dan het beschikbare budget, hebben we de diverse maatregelen geprioriteerd. Bovendien stellen we voor om het budget in 2015 en 2016 vooral in te zetten voor "kleinere" maatregelen (incidenteel) en vanaf 2017 voor de grotere projecten (structureel). Daardoor kunnen we het budget zo optimaal mogelijk inzetten en zoveel mogelijk wensen uitvoeren.

Voor 2015 heeft uw raad voor het uitvoeringsprogramma van de fietsstrategie een bedrag beschikbaar gesteld van € 645.000,-. Wij stellen voor deze middelen in 2015 vooral in te zetten voor "kleinere" maatregelen. Het gaat daarbij om de volgende projecten:

- Slimme Routes (naar Haren, Ten Boer en Diepenring);
- ontwikkelen "fastlane" naar Meerstad;
- verbeteren herkenbaarheid hoofd fietsnetwerk;
- fietsvriendelijker maken van de verkeerslichten;
- communicatie "Groningen Fietsstad";
- jaarlijkse fietsmonitor;
- verbeteren fietspad Midscheeps (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer);
- kwaliteitsverbetering fietsstallingen binnenstad;
- uitbreiden flexibele stallingsmogelijkheden in de binnenstad;
- fietsparkeeroplossingen op maat in de oude wijken;
- oplossen van een aantal knelpunten op de Korreweg.

In grote lijnen sluiten deze projecten aan bij de aangedragen suggesties, ideeën, wensen en plannen die we tijdens het participatietraject hebben ontvangen.

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

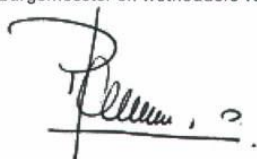
Overige consequenties

Geen.

Vervolg

De komende periode werken we de diverse onderdelen van het uitvoeringsprogramma verder uit in deelprojecten. Deze worden voorzien van eventuele kredietbesluiten en ter besluitvorming aan uw raad voorgelegd.

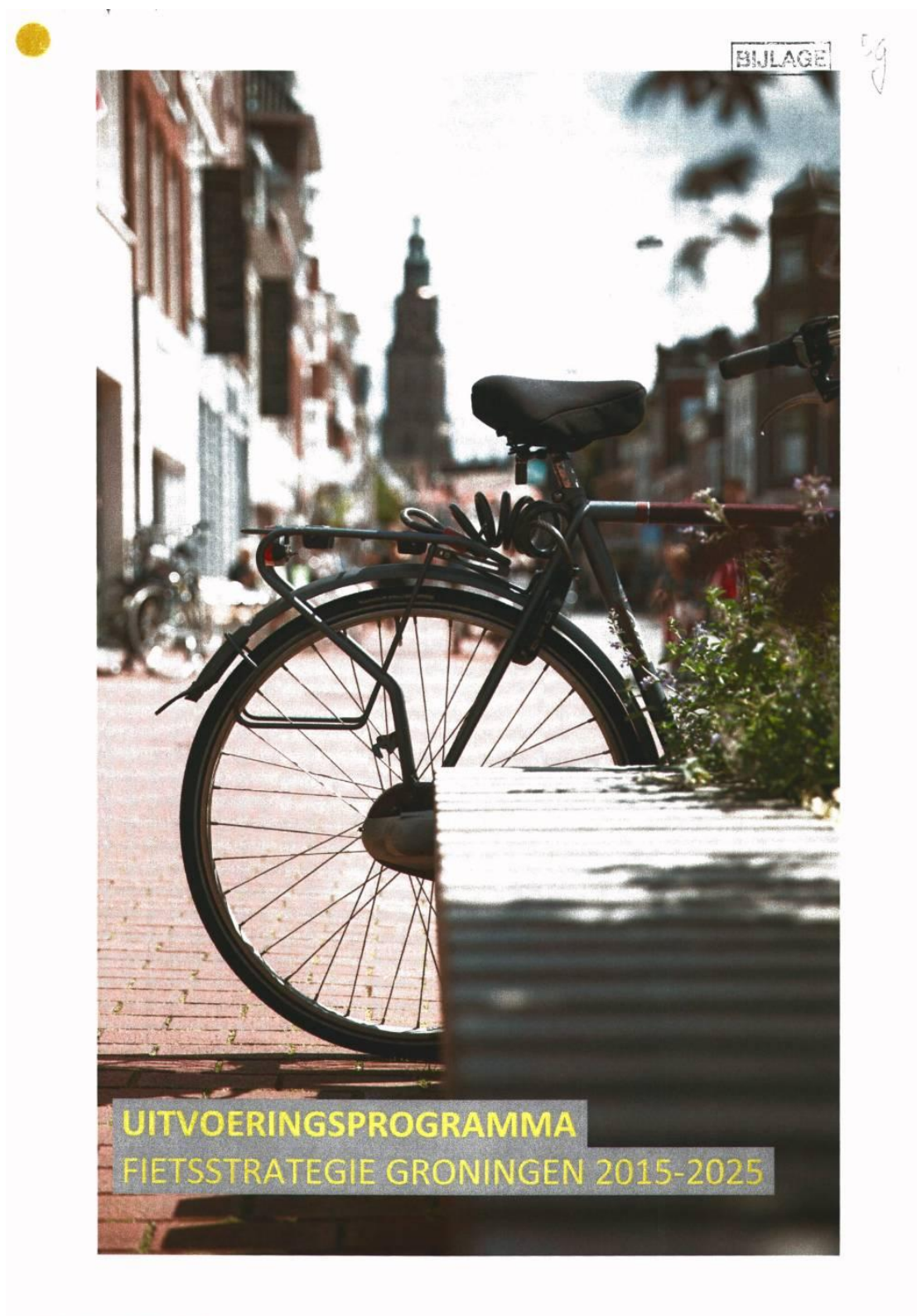
Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink



Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

1. Inleiding

1.1 Fietsstrategie Groningen 2015-2025

Het is inmiddels bijna veertig jaar geleden dat de toenmalige bestuurders van onze stad de rigoureuze keuze maakten om in de binnenstad meer ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers. We zijn blij met de drastische maatregelen die toen zijn genomen, maar realiseren ons ook dat het tijd wordt om opnieuw keuzes te maken voor de fiets. Keuzes die verder gaan dan wat we tot nu toe gewend waren. Het aantal fietsers neemt namelijk nog altijd toe en het wordt steeds drukker, maar de beschikbare ruimte wordt daarentegen niet groter. Tegelijkertijd komt er een aantal grote stedelijke uitdagingen op ons af waarin de fiets een belangrijke bijdrage kan en moet leveren. Met de nieuwe Fietsstrategie Groningen 2015-2025 – op 22 april 2015 door de gemeenteraad vastgesteld – geven we antwoord op de ontwikkelingen die op ons af komen. De Fietsstrategie Groningen 2015-2025 is opgebouwd uit vijf strategieën, namelijk:

- de fiets eerst;
- een samenhangend fietsnetwerk;
- ruimte voor de fiets;
- fietsparkeren op maat;
- het verhaal van Groningen Fietsstad.

1.2 Participatie

In het kader van de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 hebben we een uitgebreid en intensief participatietraject gevolgd. We hebben Stadlers en organisaties op talloze manieren en op verschillende momenten betrokken bij het opstellen van de nieuwe fietsstrategie en dit bijbehorende uitvoeringsprogramma.

Tijdens het inspiratiefestival Let's Gro op 21 en 22 november 2014 hebben we een leegstaand winkelpand omgetoverd tot een heuse Fietsambassade. Geïnteresseerden konden twee dagen lang bij ons binnenlopen om mee te discussiëren over de nieuwe fietsstrategie en de invulling van dit uitvoeringsprogramma. De Fietsambassade was één van de drukst bezochte Let's Gro-evenementen en heeft ons een grote hoeveelheid informatie, knelpunten en mogelijke maatregelen opgeleverd. Maar minstens zo belangrijk: het heeft ons duidelijk gemaakt dat we de fiets moeten herwaarderen en dat we trots op de fiets mogen zijn.

Op 27 november 2014 heeft de Adviescommissie Verkeer en Vervoer zich gebogen over de fietsstrategie. Tijdens de brainstormsessie zijn verschillende thema's behandeld. Op 17 februari 2015 was het de beurt aan een aantal raadsleden; alle raadsfracties waren vertegenwoordigd. Op een interactieve manier is door de raadsleden input geleverd voor de fietsstrategie en dit uitvoeringsprogramma. De workshop focuste zich vooral op het verbeteren van het (hoofd)fietsnetwerk en de fietser in de binnenstad.

In februari 2015 hebben we onder de leden van het Stadspanel een enquête gehouden over het Groninger fietsbeleid. Alle 12.000 leden van het Stadspanel ontvingen een uitnodiging deel te nemen aan dit onderzoek. In slechts tien dagen tijd werd de enquête maar liefst meer dan 4.000 keer ingevuld. De uitkomsten van de enquête zelf en de opmerkingen die daarbij zijn gemaakt, zijn gebruikt als input voor dit uitvoeringsprogramma.

De website www.groningenfietsstad.nl, die sinds 8 april 2015 online is, heeft op interactieve wijze suggesties en ideeën van Stadlers opgeleverd over het verbeteren van de fietsvoorzieningen. De input is gebruikt voor dit uitvoeringsprogramma. In totaal hebben in een tijdsbestek van ruim twee weken ruim honderd individuele bezoekers hun suggesties en ideeën bij ons ingediend. Menigeen liet weten het erg te waarderen op deze manier een reactie te kunnen geven op de fietsstrategie en mee te denken over het uitvoeringsprogramma. De belangrijkste ontvangen suggesties en ideeën zijn:

- de afstelling van veel verkeerslichten kan voor fietsers beter;

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

- het aanleggen van opstelstroken voor rechtsafslaande fietsers bij verkeerslichten, zodat fietsers niet hoeven te wachten voor het rode verkeerslicht;
- het aanleggen van bredere fietspaden en/of het verkeersveiliger inrichten van de Korreweg;
- ervoor zorgen dat fietsers zich aan de verkeersregels houden en uitleggen wat de voorrangsregels zijn bij 'alle richtingen tegelijk groen';
- het verbeteren van het fietsparkeren in de binnenstad en op de treinstations;
- het verbeteren van de Slimme Routes naar Zernike, onder meer de fietsoversteek over de Eikenlaan.

In bijlage 2 hebben we een overzicht opgenomen van alle ontvangen reacties.

Tot slot hebben we op 16 april 2015 een Fietsgesprek georganiseerd met Stadgers en vertegenwoordigers van onder andere de Adviescommissie Verkeer en Vervoer, de Fietsersbond en de Ouderenraad. De middag begon met een fietstocht langs een aantal knelpunten en kompasprojecten uit de fietsstrategie. Ter plaatse gaven we tekst en uitleg over de ideeën die er zijn om het fietsklimaat op deze plekken te verbeteren. Aansluitend hebben we gediscussieerd over de fietsstrategie en over welke maatregelen in het uitvoeringsprogramma opgenomen moeten worden en welke prioriteit moeten krijgen.

Tijdens het Fietsgesprek werden als belangrijkste knelpunten genoemd:

- de ontbrekende fietsverbinding tussen de Diamantlaan en de Peizerweg over het Suikerunie-terrein;
- de vele fietsonvriendelijke verkeerslichten langs de Paterswoldseweg;
- het tekort aan stallingsplaatsen rond de Vismarkt en de overlast die dit geeft;
- de onduidelijkheid over de voorrangsregels bij 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers;
- het onveilige kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg;
- de onveilige fietsoversteek over de Eikenlaan in de Slimme Route naar Zernike;
- de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in de Nieuwe Ebbingestraat;
- de onduidelijke situatie in de Folkingestraat en op de Werkmanbrug, met als gevolg conflicten tussen fietser en voetganger;
- het verdwijnen van de spoorwegovergang Esperantostraat;
- de combinatie van fietsers en gemotoriseerd verkeer op de Diepenring.

1.3 Opbouw en prioritering maatregelenpakket

De Fietsstrategie Groningen 2015-2025 bestaat uit vijf strategieën (zie paragraaf 1.1). In dit uitvoeringsprogramma hebben we deze strategieën vertaald naar drie hoofdstukken, te weten:

- comfort en gedrag (strategieën 'de fiets eerst' en 'het verhaal van Groningen Fietsstad');
- ontbrekende schakels en knelpunten (strategieën 'een samenhangend fietsnetwerk' en 'ruimte voor de fiets');
- fietsparkeren op maat (strategie fietsparkeren op maat).

In dit uitvoeringsprogramma hebben we een groot aantal (fiets)projecten benoemd. Aangezien we niet alles met de huidige financiële middelen kunnen realiseren, hebben we aan alle projecten een prioritering toegekend. Deze prioritering wordt weergegeven met behulp van 'sterren'. Hoe meer sterren een project krijgt, hoe hoger de prioriteit.

Voorbeeld: 

De toekenning van de prioriteit van een maatregel is tot stand gekomen op basis van vijf criteria, waarbij ieder criterium gelijk staat aan een ster. Voor de prioritering gaat het om de volgende criteria:

- de fietser zelf heeft voordeel van de maatregel. Het gaat daarbij om verbeteringen van de doorstroming en de verkeersveiligheid voor de fietser. Indien de maatregel zorgt voor een sterke verbetering voor de fietser leidt dit tot een ster;

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

- de maatregel leidt tot het completeren van een bestaande fietsroute of fietsvoorziening. Het compleet maken van een fietsverbinding betekent een ster;
- soms kan een maatregel meeliften met andere plannen (werk-met-werk). Wanneer dit het geval is, krijgt de maatregel een ster;
- de maatregel draagt bij aan meer dan twee strategieën uit de Fietsstrategie Groningen 2015-2025. Een bijdrage aan meer dan twee strategieën betekent een ster;
- er zijn veel reacties die betrekking hebben op de maatregel en/of er is veel draagvlak voor. Meerdere reacties en/of een groot draagvlak betekent een ster.

In bijlage 1 hebben we per project aangegeven op welke criteria een maatregel scoort.

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

2. Maatregelenpakket

In dit hoofdstuk gaan we in op de maatregelen die in het kader van de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 worden genomen voor de fietser. Groen gemarkeerd zijn de maatregelen waarover al een besluit is genomen, geel gemarkeerd zijn de maatregelen die in het kader van de fietsstrategie worden voorgesteld. Maatregelen die niet zijn gemarkeerd komen op ons wensenlijstje.

2.1 Vastgestelde maatregelen

Behalve de maatregelen die worden genomen in het kader van de fietsstrategie, zijn er ook diverse andere projecten waar de fiets een belangrijk onderdeel van is. In deze paragraaf geven we een overzicht van de (fiets)projecten waarover al een besluit genomen is of waarover de besluitvorming in een vergevorderd stadium is.

2.1.1 Netwerkanalyse en Beter Benutten

In 2006 hebben het Rijk en de Regio Groningen-Assen de Netwerkanalyse Groningen-Assen opgesteld, een integraal en samenhangend maatregelenpakket voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer. In 2013 is deze Netwerkanalyse geactualiseerd. Voor de fiets zetten we ons in op het afmaken van het Fietsroute Plus-netwerk, dat bovendien goed moet aansluiten op het stedelijke fietsnetwerk. In totaal is er vanuit de Netwerkanalyse een werkbudget van € 3,2 miljoen beschikbaar. Daarvoor leggen we nieuwe fietspaden aan langs de Noordelijke Ringweg (zie paragraaf 2.3.3) en de spoorlijn Groningen-Sauwerd (zie paragraaf 2.3.4), verbeteren we de Slimme Routes naar Zernike (zie paragraaf 2.3.7) en maken we betere stallingsvoorzieningen op onze P+R-terreinen (zie paragraaf 2.4.3).

In het programma Beter Benutten werken het Rijk, de Regio Groningen-Assen en het bedrijfsleven samen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Doel is de files op de drukste punten te verminderen en de reistijd van deur tot deur in de spits te verbeteren. Hiervoor is de fiets een belangrijk deel van de oplossing. Daarom is het nodig op bepaalde relaties in te zetten op betere fietsverbindingen en het aantrekkelijker te maken om te fietsen. Samen met Groningen Bereikbaar willen we ook gaan informeren over het fietsalternatief. In totaal heeft het Rijk voor Beter Benutten, onderdeel fiets, ongeveer € 2,5 miljoen beschikbaar voor de Regio Groningen-Assen. Het Rijk verwacht van de regiopartners eenzelfde bijdrage als cofinanciering. Van dit bedrag wordt verreweg het meeste besteed aan projecten in en rond de stad Groningen. Vanuit dit project trekken we onder andere de Slimme Routes naar Zernike door naar het Hoofdstation (zie paragraaf 2.3.7) en leggen we de Fietsroutes Plus Groningen-Haren langs de Helperzoom (zie paragraaf 2.3.14) en het Noord-Willemskanaal versneld aan (zie paragraaf 2.3.1).

2.1.2 Aanpak Ring Zuid

De Zuidelijke Ringweg is ongeveer twaalf kilometer lang en loopt dwars door onze stad. Hoewel de weg belangrijk is voor het verkeer van en naar de stad zelf, vormt de Zuidelijke Ringweg ook een belangrijke schakel voor het regionale en (inter)nationale verkeer. Door de groei en de toenemende aantrekkingskracht van de stad neemt het verkeer op de Zuidelijke Ringweg hand over hand toe. Vooral in de spitsuren is de huidige capaciteit onvoldoende waardoor de reistijd toeneemt en de bereikbaarheid van onze stad en regio afneemt. Ook op het onderliggende wegennet ontstaat hierdoor vertraging waardoor kantoren, bedrijventerreinen en woonwijken minder goed te bereiken zijn. Dit alles leidt steeds vaker tot files en een slechte doorstroming van het verkeer. Met de Aanpak Ring Zuid willen we in de eerste plaats de capaciteit van de Zuidelijke Ringweg vergroten, zodat onze bereikbaarheid toeneemt. Daarnaast beogen we met het project ook de leefbaarheid van de woonwijken rond de Zuidelijke Ringweg te verbeteren en willen we de verkeersveiligheid vergroten.

Vanaf 2017 beginnen we met de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg. Het definitieve plan, maar ook de bouwfase, heeft gevolgen voor de fietsverbindingen in de directe omgeving van de Zuidelijke Ringweg. De meeste fietsverbindingen blijven intact of worden vervangen door een gelijkwaardig alternatief. Andere verbindingen

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

dingen worden veiliger of verbeterd. Bovendien krijgen we er een aantal nieuwe fietsverbindingen bij. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste wijzigingen.

Fietsoversteek Stadspark-Laan Corpus den Hoorn

De fietsroute langs de rotonde bij de aansluiting van de A7 op de Laan Corpus den Hoorn maken we veiliger, omdat het fietsverkeer hier minder rijstroken hoeft te kruisen. Aan de oostzijde van de rotondes, met de minst drukke verkeersstromen, leggen we een tweerichtingenfietspad aan.

Fietsoversteek Stadspark-Leonard Springerlaan

Het bestaande fietstunneltje met traptreden bij de Westelijke Ringweg, tussen het Stadspark en de Leonard Springerlaan, verdwijnt. In plaats hiervan leggen we een volwaardig vrijliggend fietspad aan onder de Westelijke Ringweg door. De huidige fietsroute maken we daardoor handiger, sneller en (sociaal) veiliger.

Fietsoversteek Laan van de Vrijheid-Leonard Springerlaan

Fietsers die op dit moment vanuit Corpus den Hoorn naar Martiniplaza (of andersom) willen, moeten de op- en afritten van de Zuidelijke Ringweg oversteken. De huidige fietsoverstekten zijn verkeersonveilig, want twee rijstroken, en passen niet bij een goede fietsstad. Met de ombouw van de Zuidelijke Ringweg maken we een einde aan deze situatie. In de toekomst kunnen fietsers namelijk gewoon onder de Zuidelijke Ringweg en de op- en afritten naar de Westelijke Ringweg doorrijden.

Fietspad Noord-Willemskanaal (parallel aan het Emmaviaduct)

Tussen het Noord-Willemskanaal en het Emmaviaduct leggen we een in twee richtingen bereden fietspad aan dat aansluit op de fietsvoorzieningen langs de Vondellaan. Ter hoogte van de op- en afritten van de A28 wordt het fietspad verdiept aangelegd, zodat fietsers de op- en afritten niet over hoeven te steken en veilig en zonder stoppen kunnen doorfietsen.

Voetgangers-/fietsviaduct Papiermolen

De ombouw van de Zuidelijke Ringweg heeft tot gevolg dat het fietstunneltje bij de Papiermolenlaan, die dagelijks door ongeveer 1.300 fietsers wordt gebruikt, verdwijnt. De combinatie van het te ondertunnelen of te overbruggen hoogteverschil en de maximaal toelaatbare hellingspercentages maken de toeleidende fietspaden erg lang en daarmee niet inpasbaar in de stedelijke situatie, een voetgangersviaduct met trappen daarentegen wel. We doen ons uiterste best om dit viaduct zo fietsvriendelijk mogelijk te maken, maar we kunnen niet voorkomen dat fietsers hier in de toekomst af zullen moeten stappen. Met behulp van de nieuwste technieken proberen we de overlast voor fietsers zo beperkt mogelijk te houden.

Fietspaden Sterrebos

Bij het Sterrebos leggen we nieuwe noord-zuidroutes over de deksels van de Zuidelijke Ringweg aan. De exacte routes zijn momenteel nog niet bepaald. Dankzij deze nieuwe verbindingen hoeven fietsers minder ver om te fietsen.

Helperzoomtunnel

Tussen de Helperzoom en het Europapark leggen we de Helperzoomtunnel aangelegd, omdat de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostaat over enkele jaren wordt gesloten vanwege spoorveiligheidseisen. We leggen daarom ter hoogte van de Helper Brink een nieuwe tunnel aan die de Helperzoom en de Duinkerkenstraat met elkaar gaat verbinden. Uiteraard voorzien we deze nieuwe tunnel van fietspaden, zodat ook fietsers gebruik kunnen gaan maken van deze nieuwe ontbrekende schakel. Op de langere termijn kan de Helperzoomtunnel zelfs een belangrijke schakel worden in een nieuwe fietsverbinding via de Bremenweg die Meerstad verbindt met het bedrijventerrein Zuidoost, Europapark en de zuidelijke stadswijken.

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

Fietsroute Oude Winschoterdiep

De fietsroute langs de westzijde van het Oude Winschoterdiep maken we sneller en veiliger. De bestaande open afritten van de Zuidelijke Ringweg (aansluiting Oosterpoort) vervallen, waardoor deze door fietsers niet meer gekruist hoeven te worden.

2.1.3 Binnenstadvisie

Met onze nieuwe binnenstadvisie 'Bestemming binnenstad', waarover eind dit jaar besluitvorming in de raad plaatsvindt, beogen we het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren. De voetganger en de fietser staan in de binnenstad centraal en de menselijke maat wordt bij de inrichting van het straatbeeld als uitgangspunt genomen. Het belangrijkste voornemen uit de binnenstadvisie is onze keuze voor een uitbreiding van het aaneengesloten voetgangersgebied in het stadshart en een netwerk van herkenbare en attractieve looproutes naar de entreegebieden Westerhaven, Boterdiep, Damsterdiep en het Hoofdstation. Bussen en auto's willen we zoveel mogelijk om de binnenstad heen leiden, zodat voetgangers en fietsers in de binnenstad meer ruimte krijgen. Voor de uitvoering van alle maatregelen uit de binnenstadvisie hebben we vanaf 2017 structureel € 1 miljoen beschikbaar.

Entreegebied Westerhaven (Astraat en Brugstraat)

De Astraat en Brugstraat vormen vanuit de westelijke stadswijken dé fietsontsluiting naar de binnenstad. De route is op dit moment onvoldoende ingesteld op de vele voetgangers en fietsers. Nu al zijn de trottoirs te smal en met de ontwikkelingen rond de Westerhaven wordt de problematiek nog nijpender. In de binnenstadvisie willen we dit oplossen door het busverkeer te verplaatsen naar de Westerhaven en de Eldersingel en de Astraat en Brugstraat in te richten voor voetgangers en fietsers. Ook de Munnekeholm kunnen we anders inrichten. Deze straten kunnen tot het autovrije gebied in de binnenstad gaan behoren, hetgeen voor fietsers een enorme verbetering betekent. Ook de verkeerssituatie op het kruispunt Westerhaven-Westersingel, dat door veel fietsers gezien wordt als één van de meest onveilige kruispunten in de stad, kunnen we met deze plannen verbeteren.

Entreegebied Boterdiep (Boterdiep, Oude en Nieuwe Ebbingestraat)

Binnenkort beginnen we met de herinrichting van het Boterdiep. Het straatparkeren verdwijnt hier en maakt plaats voor een groene boulevard die ruimte biedt aan evenementen en activiteiten. Daarmee maken we de verbinding tussen de parkeergarage Boterdiep richting de Grote Markt aantrekkelijker en vanzelfsprekender. Ons voorstel is dat het busverkeer in de toekomst gebruik gaat maken van het Boterdiep, zodat de Oude en Nieuwe Ebbingestraat busvrij worden, en bovendien willen we de Oude Ebbingestraat toevoegen aan het autovrije gebied. Voetgangers en fietsers krijgen daardoor volop de ruimte in de Oude én Nieuwe Ebbingestraat. Voor fietsers is dat goed nieuws, want de Ebbingestraat wordt dagelijks door grote aantallen fietsers vanuit noordelijke richting gebruikt. Onze plannen uit de binnenstadvisie maken het mogelijk de straat fietsvriendelijker in te richten, bijvoorbeeld als voortzetting van de fietsstraat Korreweg (zie paragraaf 2.3.15).

Entreegebied Damsterdiep (Steentilstraat, Oosterstraat en Gelkingestraat)

De route vanaf het Damsterdiep naar de binnenstad voert via de Steentilstraat en Oosterstraat. De steentilbrug vormt op dit moment een belangrijk knelpunt in deze route, omdat hier verschillende verkeersstromen elkaar kruisen. We stellen daarom voor om een nieuwe brug tussen het Gedempte Kattendiep en Schuitendiep aan te leggen, die ervoor moet zorgen dat het auto- en busverkeer een andere routing krijgt. De Steentilbrug maken we daarmee een stuk verkeersluser en aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers.

Een belangrijke keuze in de binnenstadvisie is om de bussen in de toekomst via de Diepenring te laten rijden. Daardoor kunnen we de Grote Markt, Oosterstraat en Gelkingestraat opnieuw inrichten, zodat het verblijfsklimaat verbeterd wordt. De Oosterstraat willen we toevoegen aan het voetgangersgebied en de Gelkingestraat willen we inrichten als fietsstraat. Een fietsroute over de Grote Markt kan de Oude Ebbingestraat en de Gelkingestraat met elkaar verbinden.

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

Aanleg fietsvoorzieningen Diepenring

Vanaf 2015 gaan we groot onderhoud uitvoeren aan de Diepenring, we gaan onder andere de riolering vervangen. Dat biedt kansen om de gewenste inrichting met één rijstrook en een aparte fietsstrook, zoals we hebben benoemd in de fietsstrategie, gelijktijdig mee te nemen. Daarmee maken we de Diepenring een veel aantrekkelijker alternatief voor fietsers dan nu het geval is.

2.1.4 Overige projecten

In en rond onze stad werken we hard aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van de noordelijke economie. Ook voor fietsers gebeurt er veel. Hieronder volgt een aantal projecten waarin de fiets een belangrijke rol speelt.

Fietsverbinding Sontbrug (en verbeteringen aan de Sontweg en Sint Petersburgweg)

De bouw van de Sontbrug over het Winschoterdiep is inmiddels in volle gang. In het najaar van 2015 kunnen bussen, auto's en fietsers gebruik maken van deze nieuwe brug die gezien wordt als de belangrijkste route tussen Meerstad en de binnenstad. Speciaal voor fietsers leggen we aan de noordzijde van de Sontbrug een in twee richtingen bereden fietspad aan. En ook op de aansluitende Sontweg en Sint Petersburgweg leggen we nieuwe fietspaden aan die in de toekomst onderdeel uit zullen gaan maken van de belangrijkste fietsroute van en naar Meerstad.

Tunnel Paterswoldseweg (doortrekken fietspad Van Hallpad)

Vanaf eind 2017 gaan tussen Groningen en Leeuwarden extra sneltreinen rijden om het groeiend aantal treinreizigers tussen de beide noordelijke hoofdsteden te kunnen vervoeren. Dat betekent dat de overwegbomen bij de Paterswoldseweg straks vaker dicht zullen zijn. Hierdoor neemt de kans op gevaarlijk gedrag in het verkeer toe. De kans op een ongeval wordt zo groter en de spoorwegovergang minder veilig. ProRail, de provincie en wij als gemeente hebben daarom gezamenlijk besloten de spoorwegovergang bij de Paterswoldseweg te vervangen door een nieuwe tunnel. Dit betekent ook voor fietsers een enorme verbetering, omdat ze in de toekomst niet meer hoeven te wachten voor een passerende trein. Tegelijkertijd trekken we ook het bestaande fietspad Van Hallpad rechtdoor langs het spoor naar de Paterswoldseweg. Daarmee ontstaat een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen de Paterswoldseweg en het Hoofdstation.

Verbeteren verkeersveiligheid aansluiting Noordelijke Ringweg op de Zonnelaan

De grote aantallen fietsers op de Zonnelaan richting Zernike Campus veroorzaken doorstromingsproblemen voor het gemotoriseerde verkeer op de op- en afritten van de Noordelijke Ringweg en verkeersveiligheidsproblemen voor fietsers. Een oplossing hiervoor zien we in het wegnemen of verminderen van de conflicten tussen het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer. Tegen deze achtergrond zijn we in 2013 begonnen met de promotiecampagne Slimme Route naar Zernike. Dit is echter niet afdoende gebleken en daarom is ook een infrastructurele aanpassing noodzakelijk. Hoewel een ongelijkvloerse afwikkeling van fietsers en autoverkeer hier wenselijk is, zien we hiervoor op dit moment geen financiële ruimte. Met een beperkte reconstructie van het kruispunt en het plaatsen van verkeerslichten verbeteren we de doorstroming voor het gemotoriseerde verkeer en de verkeersveiligheid voor fietsers. Vanuit de Netwerkanalyse hebben we hiervoor momenteel € 500.000,- beschikbaar.

Educatie en aandacht kwetsbare verkeersdeelnemers

Deelname aan het verkeer met de fiets is niet zo vanzelfsprekend als het vaak lijkt. Het is belangrijk dat fietsers over de nodige kennis, vaardigheden en motivatie beschikken om zich veilig in het drukke verkeer te verplaatsen. Daarom vormt verkeerseducatie een essentieel element van ons verkeersveiligheidsbeleid. Voor kinderen, jongeren én ouderen. Daarbij kijken we nadrukkelijk verder dan ons reguliere verkeersbeleid, want het gaat namelijk ook om trendgevoelige onderwerpen zoals het gebruik van nieuwe media in het (fiets)verkeer en het gebruik van de e-bike door ouderen.

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

Samen met andere partijen, zoals de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland, willen we veilig verkeersgedrag door middel van educatie en voorlichting bevorderen. Samen willen we het opnemen voor de kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers en fietsers. We beginnen met kinderen op de basisschool en gaan door tot mensen op oudere leeftijd. Daarbij valt te denken aan bijvoorbeeld het houden van gedragscampagnes of het organiseren van trainingen. Voor verkeerseducatie is jaarlijks € 55.000,- beschikbaar.

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

2.2 Comfort en gedrag

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 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 ook economie.

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 doelgroepen.

2.2.1 Afspraken maken over beheer en onderhoud fietsvoorzieningen

In ons gemeentelijk gladheidsbestrijdingsplan houden we in de toekomst nog meer rekening met fietsers dan nu. Omdat de fiets een evenwichtsvoertuig op twee smalle banden is, kunnen fietsers gemakkelijk vallen. Voor fietsers is tijdige gladheidsbestrijding daarom van extra belang. Het is niet haalbaar – en betaalbaar – om de gladheid voor fietsers overal te bestrijden, daarom moeten we ook in de toekomst keuzes maken. Daarom hebben we voor fietsers een apart gladheidsbestrijdingsnetwerk waarbij we vooral prioriteit geven aan het hoofd fietsnetwerk. Het is daarmee voor fietsers helder wat ze mogen verwachten van ons als wegbeheerder en ze kunnen eventueel een andere route kiezen.

Voor de kwaliteit van onze fietsvoorzieningen en het beheer en onderhoud ervan sluiten we zoveel mogelijk aan bij de landelijke richtlijnen. Maar we gaan ook een stapje verder. Om de kwaliteit, de veiligheid en het comfort van het hoofd fietsnetwerk zelf te kunnen verbeteren, is allereerst inzicht nodig in de huidige toestand ervan. Dit inzicht willen we verkrijgen door de inzet van de Fietscomfortmeter van KOAC-NPC (kenniscentrum voor verhardingen). Dit instrument meet het comfortniveau en geeft een overzicht van de visuele conditie van de fietsvoorziening en zijn directe omgeving. Aan de hand van de resultaten wordt duidelijk welke wegvakken een goed comfort bieden en welke niet. De slechtste wegvakken pakken we meteen aan.

Overigens proberen we onderhoudswerkzaamheden en het schoonhouden van fietsvoorzieningen zoveel mogelijk buiten de spits uit te voeren. En we willen fietsers zo weinig mogelijk overlast laten ondervinden bij wegwerkzaamheden. We besteden daarom meer aandacht aan tijdelijke fietsvoorzieningen, zodat een fietser minder vaak hoeft af te stappen. Daarbij denken we aan fietsers op de rijbaan door een zo veilig mogelijke doorgang via de kortst mogelijke route.



2.2.2 Nieuwe fietsvoorzieningen aanleggen volgens principes 'vergevingsgezinde fietspad'

Nieuwe fietsvoorzieningen willen we zoveel mogelijk aanleggen volgens de ontwerpprincipes van het 'vergevingsgezinde fietspad'. Dit doen we omdat door de opkomst van de e-bike ouderen langer blijven fietsen en hun snelheid bovendien toeneemt. Omdat ouderen hier niet altijd adequaat op kunnen reageren, neemt de kans op een eenzijdig fietsongeval toe. Bij veel van deze enkelvoudige fietsongevallen is sprake van uitglijden, uit balans raken, van het fietspad afraken of tegen obstakels op of naast het fietspad botsen. Het 'vergevingsgezinde fietspad' is een concrete stap in de richting van een Duurzaam Veilige fietsinfrastructuur. Dit fietspad houdt er rekening mee dat een fietser fouten kan maken. De inrichting van het fietspad dient zo te zijn dat fouten zoveel mogelijk worden voorkomen en dat, als er toch een fout wordt gemaakt, die niet meteen tot (ernstig) letsel leidt. Bij de vormgeving wordt vooral rekening gehouden met de beperkingen en capaciteiten van jongere en oudere fietsers waardoor het uiteindelijk voor iedereen veiliger is. Er zijn diverse elementen

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

voorhanden die de fietsveiligheid op deze manier kunnen vergroten: sanering van fietspaaltjes op het fietspad of het toepassen van flexibele fietspaaltjes, kleine infrastructurele aanpassingen ter verbetering van de fietsveiligheid (zoals het toepassen van schuine trottoirbandjes, ruimere boogstralen, witte kantstrepen, etc.) en extra aandacht voor de fietsveiligheid in lopende projecten.



2.2.3 Kleine fietsmaatregelen

Regelmatig ontvangen wij van Stadgers suggesties en ideeën voor kleine, eenvoudige maatregelen die het fietsklimaat in de stad kunnen verbeteren. Zo voorkomt de verbreding van een klein stukje fietspad langs de Veemarktstraat, zodat fietsers hier in twee richtingen kunnen fietsen, bijvoorbeeld dat fietsers uit de binnenstad richting het Sontweggebied tweemaal moeten oversteken. Samen met de Stadgers willen we de komende tijd meer uitvoering geven aan dergelijke maatregelen. Daarnaast zullen we Stadgers vaker oproepen om met verbetervoorstellen te komen die goed zijn voor de fietser(s). We stellen voor om van het beschikbare jaarlijkse budget '(kleine) verkeersmaatregelen' de helft beschikbaar te stellen voor fietsmaatregelen. Het gaat dan om € 70.000,- in 2015 en € 100.000,- per jaar voor de periode 2016-2018.



2.2.4 Slimme Routes (naar Haren, Ten Boer en Diepenring)

In 2013 zijn we begonnen met de promotiecampagne 'Slimme Route naar Zernike', een campagne die tot doel had het verleiden van (eerstejaars) studenten alternatieve fietsroutes te gebruiken. De belangrijkste reden voor de introductie van de Slimme Routes was dat zich op de Zonnelaan en de Noordelijke Ringweg steeds vaker doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen voordeden vanwege de grote stroom fietsers richting Zernike. Een klassieke manier om deze conflictsituatie op te lossen, waren infrastructurele maatregelen om de verkeersstromen ter plaatse te scheiden. Ditmaal hebben we echter gekeken naar alternatieve oplossingen waarbij fietsers niet benadeeld zouden worden, de verkeersveiligheid zou toenemen en ook de doorstroming voor het overige verkeer verbeterd zou worden.

Hiervoor bood de Slimme Route-campagne uitkomst. Tijdens de campagne hebben we fietsers gewezen op twee alternatieve fietsroutes: Jaagpad en Park Selwerd. Veel fietsers wisten het bestaan van deze routes niet of onvoldoende. Vooral het feit dat deze routes verkeerslichtenvrij zijn en door een aantrekkelijk gebied voeren, heeft veel studenten blijvend kunnen overtuigen gebruik te maken van deze fietsroutes. Inmiddels is de fietsroute door Park Selwerd met dagelijks zo'n 17.300 fietsers de drukste fietsroute van Groningen geworden. De komende tijd willen we een aantal knelpunten op beide routes oplossen (zie paragraaf 2.3.7).

Gezien het grote succes van de Slimme Route naar Zernike willen we ook op andere plaatsen in de stad Slimme Routes introduceren. We zien kansen voor Slimme Routes naar Haren en Ten Boer, maar ook voor een Slimme Route rond de binnenstad via de Diepenring. Vooral op drukke momenten in de binnenstad (bijvoorbeeld op zaterdag) kan de Slimme Route Diepenring gebruikt worden door doorgaand fietsverkeer om de binnenstad heen.

Voor het uitrollen van Slimme Routes naar Haren, Ten Boer en op de Diepenring reserveren we in totaal € 50.000,- vanuit de fietsstrategie. De uitvoering hiervan is gepland voor 2015 en 2016.



Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

2.2.5 Ontwikkelen 'fastlane' naar Meerstad

Een gemiddelde fietsrit in Nederland is ruim 3 kilometer lang en driekwart van alle fietsritten korter dan 3,7 kilometer. De afstand tussen Meerstad en de binnenstad is met 7 kilometer veel groter. Om ervoor te zorgen dat de bewoners van Meerstad toch vooral op de fiets naar de (binnen)stad zullen gaan, zetten we in op een supersnelle en rechtstreekse fietsroute van en naar Meerstad. De e-bike kan er namelijk voor zorgen dat de fietspotentie voor afstanden boven de 5 kilometer een stuk groter wordt, omdat fietsers sneller en comfortabeler op de plaats van bestemming kunnen komen. TNO heeft berekend dat de introductie van de e-bike een verlenging van de gemiddelde fietsafstand van 6,8 naar 8,9 kilometer mogelijk maakt. Voor de ontwikkeling van een 'fastlane' naar Meerstad reserveren we vanuit de fietsstrategie € 25.000,-. De uitvoering van deze maatregel vindt plaats in 2015.



2.2.6 Verbeteren herkenbaarheid hoofdfietsnetwerk

Op korte termijn willen we het hoofdfietsnetwerk op diverse punten verbeteren. Zo leggen we diverse ontbrekende schakels aan en nemen we maatregelen die de doorstroming verbeteren en de veiligheid voor fietsers vergroten. In paragraaf 2.3 staan de diverse infrastructurele maatregelen vermeld. Behalve fysieke maatregelen, willen we ook de herkenbaarheid van het hoofdfietsnetwerk verbeteren, zodat fietsers hier beter mee bekend zijn. Zo kunnen fietsers bewuster kiezen voor het gebruik van de belangrijkste doorgaande fietsroutes, maar weten ze ook waar bijvoorbeeld als eerste gestrooid wordt. Behalve op straat willen we de herkenbaarheid van het hoofdfietsnetwerk ook op 'papier' vergroten. Als één van de eerste steden in Nederland willen we namelijk een fietskaart uitbrengen met daarop het hoofdfietsnetwerk, speciale fietsinfrastructuur, fietsstallingen, locaties waar OV fietsen gehuurd kunnen worden, fietswinkels, etc.. Dit doen we voor de Stadgers, maar ook voor de bezoekers van onze stad. Het kan een effectief middel zijn om het fietsgebruik verder te stimuleren. Voor het verbeteren van de herkenbaarheid van het hoofdfietsnetwerk reserveren we € 100.000,- in totaliteit. In 2015 en 2016 gaan we hiermee aan de slag.



2.2.7 Fietsvriendelijker maken van de verkeerslichten (wachtijdvoorspellers, regensensoren, etc.)

Groningen telt ongeveer veertig kruispunten met verkeerslichten waarvan fietsers gebruik maken. Veel fietsers ervaren verkeerslichten, hoe fietsvriendelijk ze ook zijn afgesteld, als vervelend. Op diverse locaties zijn echter geen alternatieve fietsroutes en dat betekent dat fietsers ook in de toekomst gebruik zullen blijven maken van deze routes met verkeerslichten. Het spreekt voor zich dat we de verkeerslichten zo fietsvriendelijk mogelijk willen afstellen, maar ook de informatie voor de fietser zelf willen we verbeteren. We zetten ons de komende tijd in voor het fietsvriendelijker maken van de bestaande verkeerslichten. Met regensensoren op alle verkeerslichten geven we fietsers bij regen of sneeuw nog meer prioriteit. En via goed functionerende wachtijdvoorspellers laten we zien hoelang een fietser nog moet wachten voordat hij of zij groen licht krijgt. Maar we doen meer. Zo gaan we bijvoorbeeld meer inzetten op voorsignalering. Dat wil zeggen dat fietsers al op tientallen meters voor het kruispunt worden gedetecteerd, zodat de kans groter is dat ze in één keer door kunnen fietsen zonder dat ze hoeven te stoppen voor het rode licht. En daar waar het kan geven we fietsers ook in de spits tweemaal groen per cyclus.

We beginnen met het fietsvriendelijker maken van de verkeerslichten op de volgende locaties:

- Paterswoldseweg-Eendrachtsskade;
- Paterswoldseweg-Peizerweg;

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

- Paterswoldseweg-Parkweg;
- Paterswoldseweg-Leonard Springerlaan;
- Paterswoldseweg-Overwinningplein;
- Sint Jansbrug;
- Maagdenbrug;
- Ebbingbrug;
- Verlengde Hereweg-Goeman Borgesiuslaan;
- Verlengde Hereweg-Van Iddekingeweg;
- Hoendiep-Diamantlaan.

Vanuit de fietsstrategie stellen we € 85.000,- beschikbaar voor het fietsvriendelijker maken van de bovengenoemde verkeerslichten in de periode 2015-2017.



2.2.8 Ruimte voor de fiets in de binnenstad

De maatregelen die voortkomen uit de binnenstadvisie zorgen ervoor dat veel straten de komende jaren worden heringericht, zoals de Oude Ebbingestraat, Brugstraat en Sint Jansstraat. Dit zijn ook belangrijke fietsroutes van en naar de binnenstad. Met de herinrichting van deze straten houden we dan ook rekening met de fiets. Fietsers krijgen de ruimte in het voetgangersgebied, zoals dat momenteel al gebeurt in de Zwanestraat en op de Westerhaven. Daarnaast maken we van de route via de Ebbingestraat, Grote Markt en Gelkingestraat een aantrekkelijke route om te fietsen. Door de strategische ligging van de bewaakte fietsenstallingen zorgen we ervoor dat fietsers gemakkelijk hun fiets kwijt kunnen aan de rand van het kernwinkelgebied.

De fiets is al lang geen middel meer om alleen één of meerdere personen mee te vervoeren. In het straatbeeld verschijnen de laatste jaren ook steeds meer (e-)bakfietsen of cargobikes. Ze worden gebruikt om kleine kinderen te halen en te brengen, maar ook steeds vaker voor het vervoer van goederen. Ook in de stadsdistributie wordt de fiets daarmee een steeds belangrijker en volwaardiger alternatief. In het kader van de binnenstadvisie gaan we onderzoeken hoe we de stadsdistributie in de binnenstad kunnen verbeteren, zodat er minder overlast ontstaat voor voetgangers en fietsers. De fiets is hier een onderdeel van.



2.2.9 Communicatie 'Groningen Fietsstad'

Groningen staat regelmatig in de belangstelling als het gaat om zijn bijzondere fietscultuur. Zelf zien we niet altijd meer dat er in de stad veel gefietst wordt, terwijl de rest van de wereld vaak lyrisch is. Samen met partijen als Marketing Groningen willen we het succes van de fiets verder uitbouwen. Ook onze eigen inwoners willen we hier veel meer bij betrekken. Uiteindelijk willen we dat iedere Stadjer weet dat Groningen uniek is als het gaat om het fietsklimaat en de fietscultuur. En dat we daar met z'n allen trots op kunnen en moeten zijn. Maar ook dat we rekening met elkaar moeten houden. Zo zetten we in op gedragscampagnes rond verschillende thema's zoals bijvoorbeeld 'alle richtingen tegelijk groen' bij verkeerslichten. Zo willen we fietsers duidelijk maken wat er van hem of haar verwacht wordt. Maar we willen daarnaast ook laten zien wat we doen op fietsgebied, op stedelijk niveau maar ook lokaal. Dat doen we via de website www.groningenfietsstad.nl, maar ook via twitter, facebook en instagram. Bij werkzaamheden aan het fietspad willen we fietsers bijvoorbeeld uitleggen waar we mee bezig, waarom we dit doen en hoelang het nog gaat duren. Bij alle communicatie over

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

de fiets zullen we in de toekomst gebruik gaan maken van het 050 Fietsstad-logo. De komende tijd stellen we voor onze activiteiten een communicatieplan en -kalender op.

Ook willen we Stadgers veel meer dan voorheen betrekken bij ons fietsbeleid en alles wat met de fiets te maken heeft. Bewoners en organisaties in de stad hebben vaak goede initiatieven en ideeën. Hier willen we graag als overheid een bijdrage aan leveren. Daarvoor stellen we een innovatiefonds in.

Lokaal gaan we de fiets, maar vooral de fietser, dus veel meer op een positieve manier benaderen. Maar ook nationaal en internationaal willen we Groningen als fietsstad veel meer op de kaart zetten. Omdat dit zorgt voor een positief imago, maar ook omdat het werkgelegenheid en inkomsten oplevert. Nu al komen er jaarlijks delegaties naar Groningen om naar onze fietsinfrastructuur te kijken en te horen over ons fietsbeleid. Deze mensen overnachten hier in de stad en geven hier geld uit. Goed dus voor onze economie. Samen met bijvoorbeeld Marketing Groningen willen we kijken of we dit 'fietstoerisme' naar Stad en Ommeland de komende jaren verder kunnen stimuleren. Ten slotte organiseren we in 2016 het Jaar van de Fiets. Inmiddels is bekend dat het Nationaal Fietscongres, met vele honderden bezoekers, in juni 2016 in Groningen plaatsvindt. Ook op deze manier willen we Groningen Fietsstad verder uitbouwen.



2.2.10 Verwarmde fietspaden door geo- of riothermie

In het project Geothermie Zernike willen we warm water van ongeveer drie kilometer diepte gebruiken voor het verwarmen van 10.000 huishoudens. In de wijken Paddepoel, Selwerd, Vinkhuizen en Zernike moet hiervoor een warmtenet worden aangelegd. In dit project gaan we bovendien onderzoeken of het mogelijk is om met de restwarmte die over blijft ook fietspaden te verwarmen. Hierdoor is het op het fietspad altijd comfortabel fietsen en hoeven we minder vaak te strooien.

Ook op het gebied van riothermie zien we kansen, bijvoorbeeld bij de vervanging van de riolering van de Diepenring. Door warmte aan het riool te onttrekken, kunnen we de fietsvoorzieningen verwarmen. Dit zou betekenen dat we op bepaalde locaties niet langer of minder vaak hoeven te strooien. We gaan onderzoeken of het mogelijk is om riothermie in Groningen toe te passen. Indien blijkt dat we dit relatief gemakkelijk mee kunnen nemen binnen de plannen voor de vervanging van de riolering zullen we dit zeker gaan toepassen.



2.2.11 Jaarlijkse fietsmonitor

Om meer inzicht in het fietsgedrag te krijgen gaan we een fietsmonitor opzetten. Zo willen we gaan deelnemen aan de Nationale FietsTelweek. De landelijke Fietsersbond heeft hiervoor, samen met een aantal andere partijen, het initiatief genomen. Deelname aan deze Nationale FietsTelweek betekent dat we in de derde week van september zoveel mogelijk deelnemers via een app gaan volgen. Dit stimuleert het fietsgebruik en levert een schat aan informatie op die onderbouwde beslissingen over infrastructuur en ander fietsbeleid mogelijk maken. Als fietsstad van Nederland willen we hier aan mee doen. De Nationale FietsTelweek zien we als een eerste aanzet van het real-time in beeld brengen van de fietsstromen in de stad (zie paragraaf 2.2.12).

Behalve dat we meer inzicht willen hebben in het gedrag van fietsers, willen we ook weten hoe de fietsers over ons fietsbeleid denken en wat hun beweegredenen zijn om te gaan fietsen. Daarom willen we jaarlijks een enquête fietstevredenheid onder de leden van het Stadspanel houden. Maar ook van bepaalde fietsvoorzie-

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

ningen, zoals een nieuwe fietsenstalling of een nieuw fietspad, willen we het oordeel van de klant – de fietser – weten. Dit geeft ons de mogelijkheid om eventuele gebreken te herstellen of te verbeteren, maar ook om ervan te leren. Jaarlijks stellen we vanuit de fietsstrategie € 25.000,- beschikbaar voor deze fietsmonitor.



2.2.12 Real-time in beeld brengen van fietsstromen

We hebben op dit moment een globaal beeld van de fietsstromen in onze stad. Om onze ambities als fietsstad waar te kunnen maken, willen we beter weten hoe fietsers zich door de stad verplaatsen en welke routes ze daarvoor kiezen. De komende jaren willen we hiervoor een innovatief en adequaat monitoringssysteem opzetten. Deze samenwerking moet bijdragen aan de Smart City-gedachte en invulling geven aan het label Living Lab waarbij Groningen zich profileert als 's werelds proeftuin op fietsgebied.



Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

2.3 Ontbrekende schakels en knelpunten

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, belangrijke economische trekkers (de dynamo's) en de regio. Daarom hebben we in onze fietsstrategie in kaart gebracht hoe ons hoofdfietsnetwerk eruit moet zien. We verbeteren ons fietsnetwerk en maken Slimme Routes. Daarnaast geven we de fiets letterlijk meer ruimte.

2.3.1

Net als wij wil ook de provincie het fietsen aantrekkelijker en veiliger maken. Daarom wordt een aantal drukke fietsroutes van en naar de stad opgewaardeerd tot een Fietsroute Plus. Deze fietspaden zijn veel breder en comfortabeler dan een gewoon fietspad. Door de aanleg ervan moet het fietsen prettiger en veiliger worden, waardoor op afstanden tot vijftien kilometer meer mensen voor de fiets kiezen in plaats van de auto. Inmiddels zijn de Fietsroutes Plus naar Zuidhorn en Bedum gerealiseerd. Momenteel zijn de routes naar Winsum, Ten Boer en Leek in de planfase. De Fietsroute Plus Groningen-Winsum zal grotendeels worden gerealiseerd parallel aan de spoorlijn Groningen-Winsum (westzijde). De Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer bestaat in feite uit twee aparte fietsroutes: één ervan voert via de Stadsweg tussen Groningen en Ten Boer, de andere is het huidige fietspad langs de Rijksweg (N360). Het tracé van de Fietsroute Plus Groningen-Leek is op dit moment nog niet duidelijk aangezien de planfase pas recentelijk is opgestart. Het provinciale budget voor deze drie Fietsroutes Plus bedraagt € 18 miljoen.

Daarnaast zetten de provincie en de gemeenten Groningen en Haren zich in voor de realisatie van twee Fietsroutes Plus tussen Groningen en Haren. De belangrijkste en drukste Fietsroute Plus voert via de Helperzoom (zie paragraaf 2.3.14), de andere verbinding ligt aan de oostzijde van het Noord-Willemskanaal en verbindt de P+R Haren met Groningen Zuid (onder andere Martini Ziekenhuis). Het fietspad langs het Noord-Willemskanaal kan bovendien deel uit gaan maken van de toekomstige fietssnelweg Groningen-Assen (zie paragraaf 2.3.2). Voor de opwaardering van het bestaande fietspad langs het Noord-Willemskanaal stelt de provincie Groningen een bedrag beschikbaar van € 1,2 miljoen (inclusief een bijdrage vanuit het landelijke programma Beter Benutten).



2.3.2 Fietssnelweg Groningen-Assen

De provincies Groningen en Drenthe laten vanaf op dit moment onderzoeken of een fietssnelweg tussen Groningen en Assen haalbaar is. Deze fietssnelweg moet forenzen verleiden om vaker op de fiets te gaan. Dat is ook belangrijk als straks de Zuidelijke Ringweg op de schop gaat. De nieuwe fietssnelweg wordt ongeveer 30 kilometer lang, maar door de opkomst van de e-bike en vooral de speed pedelec zal die afstand steeds minder een probleem worden om dagelijks heen en weer te reizen. De ligging van een fietssnelweg tussen Groningen en Assen is nog niet duidelijk, ditzelfde geldt voor de aanlegkosten.



Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

2.3.3 **Fietspad Noordelijke Ringweg**

Eén van de ontbrekende schakels in ons fietsnetwerk is een fietspad langs de Noordelijke Ringweg. Na het gereedkomen van het Blauwbrugje en de Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn, beiden in 2012, is het belang van deze ontbrekende fietsverbinding toegenomen. De aanleg ervan leidt in combinatie met het Blauwbrugje tot een uitstekende en directe fietsroute tussen diverse stadswijken, P+R Reitdiep, Zernike Campus en UMCG. In 2014 heeft de raad ingestemd met de aanleg van dit fietspad en hiervoor € 1,5 miljoen beschikbaar gesteld.



2.3.4 **Fietsverbinding Pegasusstraat-Noorderstation (parallel aan de spoorlijn Groningen-Sauwerd)**

In 2009 is de ACM-Brug over het Reitdiep geopend. Tussen deze nieuwe fietsbrug en station Groningen Noord ontbreekt een fietsverbinding langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd. Een belangrijk aandachtspunt vormen de fietsoversteken ter hoogte van de Zonnelaan en de Kastanjelaan. In 2014 heeft de raad ingestemd met de aanleg van een fietspad tussen de Klaas de Vriezestraat en de Pegasusstraat en hiervoor € 600.000,- beschikbaar gesteld.



2.3.5 **Fietspad Walfridusbrug-Groningen Noord (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Winsum)**

Enkele jaren geleden is de provincie gestart met de planvorming voor de Fietsroute Plus van Groningen naar Winsum. De Walfridusbrug over het Van Starckenborghkanaal vormt het eindpunt van deze toekomstige snelle fietsroute. Doortrekking van deze route naar station Groningen Noord betekent een enorme verbetering van het fietsnetwerk in dit gedeelte van de stad. Dit fietspad sluit namelijk perfect aan op de fietsroute richting de binnenstad (via Kastanjelaan en Ebbingestraat), maar ook op diverse andere goede fietsverbindingen zoals de fietspaden langs de Noordelijke Ringweg en de Eikenlaan. Bovendien ontstaat met de aanleg van deze ontbrekende schakel in combinatie met de aanleg van een fietspad tussen de Klaas de Vriezestraat en de Pegasusstraat een rechtstreekse fietsverbinding richting Paddepoel en Vinkhuizen. De totale kosten voor aanleg van deze fietsverbinding bedragen naar schatting ongeveer € 5 miljoen, waarvan alleen al een fietsviaduct over de Noordelijke Ringweg (beheer en onderhoud provincie Groningen) naar verwachting € 2 miljoen kost. We gaan daarom op zoek naar een projectsubsidie van € 2 miljoen voor de aanleg van dit fietspad. Wij zijn voornemens dit fietspad aan te leggen in 2018.



2.3.6 **Fietspad Diamantlaan-Friesestraatweg**

De realisatie van de ACM-Brug over het Reitdiep heeft ervoor gezorgd dat dagelijks steeds meer fietsers gebruik maken van het fietstunneltje onder de Westelijke Ringweg nabij het Sportpark Vinkhuizen. De route naar de Diamantlaan vanaf het fietstunneltje voert via een kruip-door-sluip-door en sociaal onveilige route. Een rechtstreekse fietsverbinding vanaf de Diamantlaan is een enorme kwaliteitsverbetering voor veel fietsers van en naar Vinkhuizen en leidt tot een betere ontsluiting van de sportvelden in Vinkhuizen Zuid. Tevens zien we met de aanleg van dit fietspad kansen om fietsen en sport met elkaar te verbinden. Dit past bij ons streven om de sportieve ruimte waar mogelijk een openbaar karakter te geven. Vooralsnog nemen we de aanleg van dit fietspad mee in de plannen voor het ongelijkvloers maken van de aansluitingen met de Westelijke Ringweg.



Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

2.3.7 **Verbeteren Slimme Routes en doortrekken naar het Hoofdstation**

In 2013 zijn we begonnen met de promotie van twee alternatieve fietsroutes van en naar Zernike Campus, de zogenaamde Slimme Routes. In 2014 hebben we hier een vervolg aan gegeven. Deze alternatieve fietsroutes via het Jaagpad langs het Reitdiep en door Park Selwerd zijn sneller, want zonder verkeerslichten, en bovendien veel aantrekkelijker. Vooral de Slimme Route via Park Selwerd is inmiddels erg populair, dagelijks maken ruim 17.000 fietsers gebruik van deze route. In 2014 heeft de raad besloten een aantal knelpunten op te lossen, zoals het verkeersveiliger maken van de fietsoversteken over de Pleiadenlaan en de Eikenlaan. Bovendien worden de bestaande Slimme Routes in het kader van het Rijksprogramma Beter Benutten doorgetrokken naar het Hoofdstation. De Studenten Advies Commissie (SAC) heeft ons hierover geadviseerd. Het doortrekken van de Slimme Routes heeft mogelijk tot gevolg dat in de toekomst meer studenten voor de fiets zullen kiezen in plaats van voor de bus. Onderzoek van de RUG heeft namelijk uitgewezen dat een kwart van de studenten die nu met de bus naar Zernike Campus reist, de fiets zou willen gebruiken wanneer duidelijker is welke route men kan fietsen. In totaal is er voor optimalisatie van de Slimme Routes en het doortrekken ervan naar het Hoofdstation € 1,45 miljoen beschikbaar in het kader van de actualisatie van de Netwerkanalyse en het programma Beter Benutten.



2.3.8 **Fietspad P+R Euroborg De Meeuwen (parallel aan de Europaweg)**

Om de bereikbaarheid van het UMCG en de binnenstad vanaf P+R terrein Euroborg te verbeteren, leggen we in het kader van de Aanpak Ring Zuid een nieuw fietspad aan tussen de Euroborg en De Meeuwen (parallel aan de Europaweg). Hierdoor hebben fietsers straks een rechtstreekse fietsroute parallel aan de Europaweg (aan de westzijde) en hoeven ze niet langer om te fietsen via de Bornholmstraat. Dit heeft grote voordelen voor gebruikers van P+R Euroborg die bijvoorbeeld in de binnenstad of het UMCG werken. De kosten voor aanleg van deze nieuwe fietsverbinding bedragen ongeveer € 1,2 miljoen.



2.3.9 **Fietstunnel Esperantostraat**

Doordat de spoorwegovergang bij de Esperantostraat op termijn wordt afgesloten, verdwijnt een belangrijke fietsverbinding tussen de Hereweg en de Oosterpoort. Fietsers moeten daardoor omfietsen via het Herewegviaduct of de fietstunnel bij station Europapark. De Stuurgroep Aanpak Ring Zuid heeft de wens uitgesproken de fietsverbinding te willen behouden door hier een nieuwe fietstunnel aan te willen leggen. Dit is één van de drie wensen (optimalisaties) die uitgevoerd kan worden als er bij de Aanpak Ring Zuid een aanbestedingsmeevaller is. De kosten voor de aanleg van deze nieuwe fietstunnel bedragen ongeveer € 4,5 miljoen.



2.3.10 **Fietspad De Verbetering**

Tussen Groningen en Hoogkerk leggen we een fietspad aan door de polder De Verbetering. Dit fietspad sluit aan op het bestaande fietspad langs de Peizerweg, loopt parallel aan de spoorlijn Groningen-Leeuwarden, kruist de Johan van Zwedenlaan en sluit daar aan op het aanwezige fietspad. Behalve het aanleggen van een nieuw fietspad verbeteren we ook de fietsoversteek met de Johan van Zwedenlaan, die we een stuk veiliger maken. Voor dit project heeft de raad een bedrag van € 570.000,- beschikbaar gesteld.



Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

2.3.11 Verbeteren fietspad Midscheeps (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer)

Samen met de provincie Groningen willen we het fietsgebruik van en naar de stad stimuleren. Daarom zetten we gezamenlijk in op de aanleg van Fietsroutes Plus: hoogwaardige fietspaden waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, verkeersveiligheid en doorstroming. De aanleg ervan levert naar verwachting een grote bijdrage aan de verbetering van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en de verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers. Bovendien past de aanleg uitstekend in het beleid ten aanzien van de e-bike.

De Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer voert via de Stadsweg van Ten Boer naar Groningen en wordt door middel van een nieuw fietspad rechtstreeks aangesloten op het fietspad Midscheeps door Lewenborg. Fietsers kunnen op deze manier de verkeerslichten langs de N360 en de Rijksweg vermijden (ontvlechting) waardoor een nieuwe Slimme Route ontstaat. Vanuit de wijk Lewenborg hebben wij diverse verbeterpunten ontvangen om het fietspad Midscheeps vooral verkeersveilig te maken. Het gaat dan onder andere om de fietsoversteek Lijzijde, bij het winkelcentrum Lewenborg, en de aanleg van een ontbrekend stukje fietspad tussen Midscheeps en de Stadsweg ter hoogte van de Bakboordswal. De kosten voor deze verbeteringen worden op dit moment ingeschat op € 300.000,-. De kosten hiervan brengen we ten laste van de fietsstrategie. In 2015 en 2016 wordt dit project door ons uitgevoerd.



2.3.12 Fietsbrug Oosterkade/Winschoterkade (onderdeel Slimme Route naar Ten Boer)

Fietsers richting Ulgersmaborg, Oosterhoogebrug en Lewenborg maken op dit moment veelvuldig gebruik van de fietsvoorzieningen langs het Damsterdiep en de Rijksweg (N360). Aangezien deze route ook een belangrijke aanrijroute voor het auto- en busverkeer is, worden veel kruispunten geregeld door middel van verkeerslichten. Dit leidt tot oponthoud en vertraging voor het fietsverkeer. Net als bij de Slimme Route naar Zernike is er een goed alternatief beschikbaar voor deze route, namelijk de route via het Eemskanaal Noord, de Stadsweg en Midscheeps (zie paragraaf 2.2.4). Ook deze route is zonder verkeerslichten. Om te voorkomen dat fietsers vlak bij de binnenstad alsnog terug moeten fietsen naar de Steentilbrug, willen we een nieuwe fietsbrug aanleggen die de Oosterkade en de Winschoterkade met elkaar gaat verbinden. Zodoende kan de drukke verkeerssituatie rond de Steentilbrug worden vermeden en ontstaat een aantrekkelijke fiets- én wandelroute. De Oosterhaven wordt op deze manier rechtstreeks aangesloten op de singels. Ook voor de fietsroute richting het Sontweggebied en Meerstad betekent de aanleg van deze fietsbrug een verbetering, zeker in combinatie met de nieuwe fietsbrug over het Eemskanaal (zie paragraaf 2.3.13). Vooralsnog reserveren we vanuit de fietsstrategie € 3 miljoen (€ 165.000,- structureel) voor de aanleg van deze nieuwe fietsverbinding. De aanleg van deze nieuwe fietsbrug staat gepland voor 2018.



2.3.13

De aanwezigheid van ruimtelijke barrières, zoals het Eemskanaal, zorgt voor diverse ontbrekende schakels in ons fietsnetwerk. Zo ontbreekt bijvoorbeeld een langzaam verkeersverbinding over het Eemskanaal ter hoogte van de Oosterhavenbrug. Door het aanleggen van een nieuwe fiets-/voetgangersbrug op maaiveld willen we de fietsverbinding tussen de binnenstad, het Sontweggebied en Meerstad versterken. Daarnaast zorgen we er met deze brug voor dat minder fietsers gebruik zullen gaan maken van de verkeerslichten op de drukke kruispunten van de Europaweg, zodat de doorstroming hier voor het overige verkeer verbetert. Ten slotte kan deze brug

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

uitgroeien tot een icoon die Groningen weer op de kaart kan zetten als fietsstad (zoals bijvoorbeeld de Hovenring in Eindhoven). Voor de aanleg van een nieuwe fietsbrug over het Eemskanaal is € 4 miljoen gereserveerd.



2.3.14 Fietspad Helperzoom (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Haren)

De aanleg van de nieuwe Helperzoomtunnel leidt tot een toename van de verkeersintensiteiten op de Helperzoom. Omdat goede fietsvoorzieningen hier ontbreken, neemt de (subjectieve) verkeersonveiligheid naar vachting toe. Bovendien ontstaat voor fietsers in noordelijke richting ter hoogte van de Helper Brink een oncomfortabele situatie, omdat zij hier de Helperzoom over moeten steken.

De aanleg van een in twee richtingen bereden fietspad aan de westzijde van de Helperzoom zorgt voor een grote kwaliteitsverbetering voor fietsers. Het is zowel een verbetering van het fietscomfort als de verkeersveiligheid. De zijstraten worden ontsloten door middel van in-/uitritconstructies. Ter hoogte van de Goeman Borgesiuslaan willen we een verkeersveilige fietsoversteek aanleggen waarbij fietsers voorrang hebben op het autoverkeer. Het nieuwe fietspad zal een belangrijke schakel in de toekomstige Fietsroute Plus Groningen-Haren gaan vormen.

De kosten voor de aanleg van een fietspad langs de Helperzoom – als onderdeel van de Fietsroute Plus Groningen-Haren – worden op dit moment geraamd op € 1,8 miljoen. Het project wordt voor € 800.000,- gefinancierd door het Rijk en de provincie vanuit het Rijksprogramma Beter Benutten. Vanuit de fietsstrategie reserveren we de resterende € 1 miljoen voor dit project. Het gedeelte van de Fietsroute Plus Groningen-Haren binnen de gemeente Haren wordt vooralsnog geraamd op nog eens € 2,3 miljoen. De aanleg van dit gedeelte van de Fietsroute Plus wordt gefinancierd door het Rijk, de provincie en de gemeente Haren en staat gepland voor 2017.



2.3.15 Fietsstraat Korreweg

De Korreweg is met dagelijks bijna 15.000 fietsers één van de drukste fietsroutes van onze stad. De huidige fietspaden zijn in een tijd aangelegd dat de fietsstromen veel kleiner waren. Momenteel kunnen de aanwezige fietspaden de grote stroom fietsers dan ook maar amper verwerken. Dit, in combinatie met de steeds groter wordende snelheidsverschillen op het fietspad, leidt steeds vaker tot frustratie en een gevoel van onveiligheid. Bovendien staan de locaties waar de fiets- en autostroom elkaar kruisen (Gerrit Krolbrug, kruispunt Oosterhamriklaan, rotonde J.C. Kapteynlaan en kruispunt Rodeweg/Nieuwe Ebbingestraat) bekend als knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid.

Het herinrichten van de Korreweg tot fietsstraat zorgt voor een enorme verbetering van het fietscomfort en de verkeersveiligheid voor fietsers op de Korreweg en de Gerrit Krolbrug. Bovendien laat deze keuze duidelijk zien dat we in Groningen echt ruimte geven aan de fiets. Het autoverkeer is als het ware te gast in de straat. Met de herinrichting van de Korreweg moeten we ook extra maatregelen treffen op de verschillende kruispunten. Zo kan op het kruispunt met de J.C. Kapteynlaan bijvoorbeeld overwogen worden een fietsrotonde aan te leggen waarbij fietsers alle kanten op kunnen rijden, maar het autoverkeer soms iets om moet rijden.

De herinrichting van de Korreweg tot fietsstraat hangt vooralsnog nauw samen met de vervanging van de Gerrit Krolbrug en de toekomstige plannen voor het Oosterhamriktracé. Hoewel het op dit moment nog

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

onduidelijk is wat de kosten zijn voor een herinrichting van de Korreweg tot fietsstraat, reserveren we hiervoor vanuit de fietsstrategie vooralsnog een bedrag van € 5 miljoen (€ 275.000,- structureel). In 2017 beginnen we met de voorbereidingen, zodat we in 2018 kunnen beginnen met de uitvoering ervan.

Vooruitlopend op de herinrichting van de Korreweg willen we wel alvast een paar knelpunten voor fietsers oplossen. Zo willen we onder meer de verkeersveiligheid op de rotonde J.C. Kapteynlaan verbeteren door het toepassen van bijvoorbeeld kleine fysieke aanpassingen. Hiervoor reserveren we in 2015 een bedrag van € 50.000,- uit de post '(kleine) verkeersmaatregelen' (zie paragraaf 2.2.3).



2.3.16 Fietsverbinding Oosterhamriktracé

Tussen Sportcentrum Karding en P+R terrein Karding ontbreekt een rechtstreekse fietsverbinding met de binnenstad en het UMCG. Fietsers moeten in de huidige situatie omfietsen via de Gerrit Krolbrug of de Ooster-sluis. De aanleg van een nieuwe fietsverbinding langs het Oosterhamriktracé is een langgekoesterde wens. Daarom nemen we de aanleg van deze fietsverbinding mee in de plannen voor het Oosterhamriktracé en de vervanging van de Gerrit Krolbrug.



2.3.17 Fietsvriendelijker maken Hereweg/Verlengde Hereweg

De ombouw van de Zuidelijke Ringweg heeft tot gevolg dat de huidige op- en afritten op de Hereweg zullen verdwijnen, net zoals de verkeerslichten. Hiervoor in de plaats krijgt de Hereweg via een nieuwe parallelweg langs de Maaslaan een aansluiting op de Zuidelijke Ringweg. Gevolg van alle maatregelen is dat de verkeers-intensiteiten op de Hereweg en de Verlengde Hereweg zullen afnemen. Hiermee krijgen we de mogelijkheid om de Hereweg/Verlengde Hereweg voor fietsers fietsvriendelijker in te richten. Hiervoor reserveren we vanuit de fietsstrategie vooralsnog een bedrag van € 1 miljoen (€ 55.000,- structureel). Het fietsvriendelijker maken van de Hereweg staat gepland voor 2018 en wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan de werkzaamheden rond de ombouw van de Zuidelijke Ringweg.



2.3.18 Fietsvriendelijker afstellen verkeerslichten Emmabrug

De verkeerslichten op het kruispunt bij de Emmabrug zijn door middel van een netwerkregeling gekoppeld aan de verkeerslichten bij de Werkmanbrug en bij de Herebrug. Met deze netwerkregeling is de capaciteit van de Stationsweg en de betreffende kruispunten groter dan in een situatie zonder netwerkregeling. Groot nadeel ervan is echter dat een wijziging in de verkeersregeling op het ene kruispunt gevolgen heeft voor de andere twee kruispunten. Daardoor is het moeilijk om fietsers op het kruispunt bij de Emmabrug in de spits meer groen te geven, zonder dat dit relatief grote gevolgen heeft voor het auto- en busverkeer.

Het doortrekken van de busbaan langs de Koeriersterweg (HOV-as West) naar het Emmaviaduct en de toekomstige bustunnel onder het Hoofdstation zorgen ervoor dat er op de middellange termijn (vanaf 2020) geen of nauwelijks nog lijnbussen gebruik zullen maken van het kruispunt bij de Emmabrug. Op dat moment ontstaat er veel meer capaciteit op dit kruispunt en kunnen we de wachttijden voor het fietsverkeer aanmerkelijk korter

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

maken. We willen fietsers dan ook veel meer prioriteit geven in de verkeersregeling. Vanuit de fietsstrategie reserveren we hiervoor een bedrag van € 15.000,-. Overigens kunnen fietsers door in de toekomst gebruik te maken van de nieuwe fietstunnel onder het Hoofdstation ook kiezen voor een alternatieve fietsroute, zodat de verkeerslichten op het kruispunt bij de Emmabrug kunnen worden vermeden.



2.3.19 Fietsverbinding P+R Hoogkerk-Groningen Zuid

Eén van de belangrijke ontbrekende schakels in ons fietsnetwerk is een hoogwaardige, rechtstreekse fietsverbinding tussen P+R Hoogkerk en Groningen Zuid (Corpus den Hoorn en Martini Ziekenhuis, één van de economische kerngebieden van Noord-Nederland). Met de aanleg van een nieuwe fietsverbinding verkorten we de fietsafstand en daarmee de reistijd. Met de aanleg van dit fietspad verbeteren we de ketenmobiliteit tussen fiets en openbaar vervoer, maar bieden we ook (nieuwe) mogelijkheden voor Park en Bike aan. Voor de bereikbaarheid van de stad vanuit westelijke richting (filegevoelig traject) kan de fiets een goed alternatief vormen. Nu al staat de bereikbaarheid van het Martini Ziekenhuis onder druk. Tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg neemt deze druk naar verwachting alleen maar verder toe. Om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets – en Park en Bike – is het essentieel dat we goede fietsverbindingen hebben tussen de P+R terreinen en de belangrijke economische gebieden.



2.3.20 Fietspad Diamantlaan-Peizerweg (via het Suikerunie-terrein)

Een goede rechtstreekse fietsverbinding tussen de westelijke stadswijken (Vinkhuizen) en de zuidelijke stadswijken (Corpus den Hoorn) ontbreekt op dit moment. Fietsers moeten daardoor omfietsen via de Johan van Zwedenlaan of het fietspad parallel aan de Westelijke Ringweg. Naast de grote omrijafstand zijn deze fietsroutes bovendien onaantrekkelijk voor fietsers aangezien ze langs drukke verkeersaders liggen. Daarom willen het fietspad langs de Diamantlaan doortrekken over het Suikerunie-terrein naar de Peizerweg en het Stadspark. Dit betekent een enorme verbetering van de fietsbereikbaarheid voor de omliggende gebieden. Bovendien verbeteren we op deze manier de bereikbaarheid van het Suikerunie-terrein en de potentie voor gebiedsontwikkeling. Goede voorbeelden hiervan zijn de fietstunnel onder het Hoofdstation in relatie tot de ontwikkeling van Stationsgebied Zuid, maar ook de realisatie van het fietspad Kolendrift en de ontwikkeling van CiBoGa.



2.3.21 Fietsverbinding Bremenweg-Duinkerkenstraat

Een belangrijke ontbrekende schakel in ons hoofdnetwerk is een fietsroute tussen Meerstad, de bedrijventerreinen Euvelgunne en Eemspoort, het Europapark en de zuidelijke stadswijken. In de afgelopen jaren hebben we echter al delen van deze route gerealiseerd, zoals een fietstunnel onder het Euvelgunnetracé en vrijliggende fietspaden langs de Bremenweg. Andere gedeeltes ontbreken echter nog of leggen we de komende tijd alsnog aan, zoals de fietsbrug Hunzeloop en de Helperzoomtunnel.



Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

2.3.22 Verbeteren fietsveiligheid Oosterhamriklaan

Op de Oosterhamriklaan geldt op dit moment een snelheidslimiet van 50 km/uur. Vanuit verkeersveiligheid is het wenselijk om hier aparte fietsvoorzieningen aan te leggen, minimaal fietsstroken. Toch kunnen we ook overwegen om de snelheidslimiet hier te verlagen naar 30 km/uur. Aparte fietsvoorzieningen zijn in dat geval niet nodig.



2.3.23 Verbeteren kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg

Op het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg-Herman Colleniusstraat is sprake van een complexe verkeerssituatie. Dit wordt vooral veroorzaakt door het feit dat hier sprake is van een afbuigende voorrangsweg met veel auto's en bussen, terwijl veel fietsers hier oversteken de Slimme Route naar Zernike op. In de afgelopen tijd hebben we onderzocht hoe we de verkeerssituatie en de verkeersveiligheid voor met name fietsers op dit kruispunt kunnen verbeteren. Zo is het mogelijk om op deze locatie een rotonde aan te leggen, maar ook het afsluiten van de Herman Colleniusbrug voor het gemotoriseerd verkeer behoort tot de mogelijkheden.



2.3.24 Fietsvriendelijker afstellen verkeerslichten Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich Verschuurlaan

In Groningen doen we er veel aan om de reistijd voor fietsers zo klein mogelijk te houden, vooral ten opzichte van de auto. De doorstroming voor fietsers krijgt daarom veel aandacht. Toch moeten fietsers in de praktijk nog altijd vaak lang wachten op kruispunten met verkeerslichten, zo ook bij de verkeerslichten op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan. Vooral als het regent of sneeuwt is dit extra hinderlijk. Om de wachttijd voor fietsers hier terug te dringen, willen we investeren in het fietsvriendelijker afstellen van de verkeerslichten op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan. Daarom willen we onderzoeken of het mogelijk is regensensors aan te brengen waardoor fietsers sneller en vaker groen krijgen als het regent of sneeuwt, maar ook de mogelijkheid om fietsers buiten de spits tweemaal groen per cyclus te geven.

De verkeerslichten op de kruispunten van de Van Ketwich Verschuurlaan met de Vondellaan en de Van Lennep-laan hebben we voor het fietsverkeer aan elkaar gekoppeld. Dit betekent dat in feite sprake is van één kruispunt en dat fietsers op de Van Ketwich Verschuurlaan in één keer door kunnen rijden. Zodoende voorkomen we dat fietsers tweemaal moeten wachten en daardoor mogelijk sneller door rood gaan rijden.



2.3.25 Verbeteren fietsoversteken Hoornsedijk

Fietsers die op de Hoornsedijk fietsen moeten zowel de Laan Corpus den Hoorn als de Van Iddekingeweg oversteken. Bij de fietsoversteek over de Laan Corpus den Hoorn is sprake van een complexe verkeerssituatie: open afritten van de A28 met verkeerslichten, een beweegbare brug en een drukke autoroute. We willen onderzoeken of we deze fietsoversteek kunnen verbeteren. Ook de fietsoversteek over de Van Iddekingeweg is oncomfortabel voor fietsers. De snelheid van het autoverkeer op de Van Iddekingeweg ligt relatief hoog en het fietsverkeer moet twee verkeersdrempels passeren. De fietsoversteek kan volgens ons beter worden ingericht waardoor de overstekende fietser meer comfort wordt geboden.



Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

2.3.26 Verbeteren kruispunt Aweg-Eendrachtskade

Het kruispunt van de Aweg met de Eendrachtskade wordt door fietsers al jaren gezien als een onveilig kruispunt. Hoewel het aantal fietsongevallen beperkt is, zorgen vooral de hoge verkeersintensiteiten en de soms onoverzichtelijke situatie, vanwege het oversteken van twee rijstroken, ervoor dat fietsers zich hier niet veilig voelen. In het verleden is er al een aantal verbeteringen op het kruispunt doorgevoerd, maar desondanks is de situatie nog steeds niet optimaal. We willen deze situatie dan ook verder verbeteren.



2.3.27 Verbeteren fietsvoorzieningen Peizerweg

Langs de Peizerweg ligt aan de noordzijde een fietspad dat in twee richtingen bereden wordt. Hoewel het fietspad op zichzelf prima in orde is, zorgen de in-/uitrit bij Tuinland en Gamma met enige regelmaat voor verkeers- onveilige situaties. Vooral tijdens piekmomenten is het gemotoriseerde verkeer van en naar Tuinland en Gamma vooral gericht op het gemotoriseerde verkeer op de Peizerweg en worden fietsers regelmatig over het hoofd gezien. Bovendien hebben auto's tussen het fietspad en de rijbaan geen opstelbaarheid, waardoor wachtend autoverkeer het fietspad blokkeert. In overleg met Tuinland en Gamma willen we proberen deze onwenselijke situatie te verbeteren.



Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

2.4 Fietsparkeren op maat

Stadgers willen overal met de fiets kunnen komen en goede stallingsmogelijkheden zijn daarbij onmisbaar. Onderdeel van onze fietsstrategie is hiermee 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.

2.4.1 Fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation

De komende jaren verbouwen we het Hoofdstation tot een toekomstbestendig openbaar vervoerknoop. Gelijktijdig met deze verbouwing leggen we een fietstunnel en een nieuwe ondergrondse fietsenstalling voor zo'n 5.000 fietsen aan de zuidzijde aan. De fietstunnel zorgt ervoor dat de huidige barrierewerking van het spoor wordt opgeheven, maar biedt ook kansen voor de gebiedsontwikkeling van Stationsgebied Zuid. Tevens zal de fietstunnel straks een belangrijke functie hebben in het oplossen van de stallingsproblematiek in het stationsgebied. De behoefte aan stallingsplaatsen neemt namelijk toe van 10.000 nu tot 17.500 in 2030 en realisatie van voldoende stallingsplaatsen aan de noordzijde alleen is onmogelijk gebleken. De aanleg van een fietstunnel met daaraan gekoppeld een ondergrondse fietsenstalling kost in totaal ongeveer € 26,5 miljoen. Vanuit de fietsstrategie willen we hiervoor € 12 miljoen (€ 660.000,- structureel) reserveren, de resterende € 14,5 miljoen komt ten laste van ProRail, NS en de provincie Groningen.



2.4.2 Uitbreiden stallingscapaciteit station Groningen Noord

De huidige stallingscapaciteit op station Noord bedraagt 280 stallingsplaatsen (inclusief 40 fietskluizen). Net als op station Europapark en het Hoofdstation is ook hier de vraag naar stallingsplaatsen de afgelopen jaren toegenomen. Hoewel we in 2009 nog 128 nieuwe stallingsplaatsen hebben toegevoegd, zijn er nu opnieuw te weinig plekken. Daarom willen we, samen met ProRail en de provincie, de stallingscapaciteit op Groningen Noord met ruim 200 stallingsplaatsen uitbreiden. Vanuit ProRail en de provincie Groningen is voor de uitbreiding ongeveer € 100.000,- beschikbaar.



2.4.3 Uitbreiding en kwaliteitsverbetering stallingvoorzieningen op P+R terreinen (Park & Bike)

Een belangrijk onderdeel van het verkeer- en vervoersysteem van onze stad wordt gevormd door P+R voorzieningen. Hiermee bieden we alternatieven voor het reizen met de auto tot in de (binnen)stad en verbeteren daarmee de bereikbaarheid. Over het algemeen reizen mensen verder met het openbaar vervoer, maar ook het belang van de fiets neemt hand over hand toe. Dit willen we dan ook faciliteren met betere stallingvoorzieningen (fietsklemmen en -kluizen) en de introductie van OV fiets op alle P+R terreinen. Ook de fietsbereikbaarheid van de P+R terreinen zelf kan hier en daar verbeterd worden. Voor de uitbreiding en kwaliteitsverbetering van de stallingvoorzieningen op de P+R terreinen heeft de raad in 2014 een bedrag van € 300.000,- beschikbaar gesteld in het kader van de actualisatie van de Netwerkanalyse.

Het gaat hierbij om de volgende P+R terreinen:

- P+R Reitdiep
- P+R Meerstad
- P+R Euroborg

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

- P+R Kardinge
- P+R Hoogkerk



2.4.4 Fietsenstalling Groninger Forum

Onder de nieuwbouw van het Groninger Forum leggen we een fietsenstalling aan die aan 1.200 fietsen plaats zal bieden. Daarmee verdubbelen we het huidige aantal bewaakte stallingsplaatsen in de binnenstad in één keer. Deze kwalitatief hoogwaardige fietsenstalling wordt voor de gebruiker goed toegankelijk. De kosten voor de nieuwe fietsenstalling bedragen ongeveer € 5 miljoen.



2.4.5 Kwaliteitsverbetering fietsenstallingen binnenstad

Momenteel hebben we in de binnenstad vier fietsenstallingen (Openbare Bibliotheek, Haddingestraat, Pathé en Peperstraat). Ondanks het feit dat het gebruik van deze stallingen enorm is toegenomen sinds de stallingen gratis gebruikt kunnen worden, zijn er nog steeds veel mensen die niet weten waar de stallingen zich bevinden. We willen de vindbaarheid van de binnenstadsstallingen dan ook als eerste verbeteren. Maar ook de aantrekkelijkheid en de toegankelijkheid kunnen vaak beter. De strategisch gelegen locatie, de fysieke entree, het bovengrondse maar ook zeker het inpandige uiterlijk en een eventuele binnendoor verbinding is hier van groot belang. De uitstraling van de entree kan in die zin ook een aantrekkende werking hebben. Feitelijk willen we stallingen creëren waar de fietser zich thuis voelt. De nieuwe fietsenstalling onder het Groninger Forum moet als voorbeeld gaan dienen voor de kwaliteit van de overige stallingen in de binnenstad. Voor de kwaliteitsverbetering van de bestaande fietsenstallingen in de binnenstad stellen we vanuit de fietsstrategie € 150.000,- beschikbaar. In 2015 en 2016 gaan we binnenstadsstallingen kwalitatief verbeteren.



2.4.6 Verkenning fietsenstalling Vismarkt/Haddingestraat

Met de toekomstige fietsenstalling onder het Groninger Forum zorgen we ervoor dat we op termijn aan de oostzijde van de binnenstad de beschikking hebben over voldoende inpandige stallingsplaatsen voor bezoekers aan de binnenstad. Aan de westzijde – rond de Vismarkt – ontbreekt tot dusverre een kwalitatief hoogwaardige fietsenstalling. Toch zien we mogelijkheden om ook aan de westzijde van de binnenstad één of meerdere fietsenstallingen te realiseren. In de eerste plaats willen we verkennen of het mogelijk is om de bestaande parkeergarage Haddingestraat zodanig om te bouwen tot een aantrekkelijke fietsenstalling voor bezoekers aan dit deel van de binnenstad. Om te voorkomen dat fietsers en het autoverkeer elkaar letterlijk tegenkomen in de parkeergarage, moeten we waarschijnlijk een aparte in-/uitgang voor fietsers maken. De inrichting en uitstraling van deze nieuwe fietsenstalling behoeft de nodige zorg en aandacht. Voor dit project trekken we in het kader van de fietsstrategie een bedrag uit van € 180.000,-. Mogelijke uitvoering hiervan vindt plaats in 2017.

De grootste uitdagingen voor wat betreft het fietsparkeren doen zich voor op de zaterdag. Vooral rond de Vismarkt staan dan veel fietsen gestald in de openbare ruimte. Met een mobiele bewaakte fietsenstalling naast de Korenbeurs willen we fietsers verleiden hier hun fiets neer te zetten in plaats van elders op of rond het plein. We verwachten dat het gebruik van deze stallingsfaciliteit groot zal zijn aangezien de fietsenstalling aan één

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

van de belangrijkste invalsroutes voor fietsers is gelegen (gemak) en omdat het een aantrekkelijk alternatief is (bewaakt én gratis). Gelet op de fysieke ruimte verwachten we maximaal 500 bewaakte stallingsplaatsen aan te kunnen bieden. Vanuit de fietsstrategie reserveren we voor deze tijdelijke fietsenstalling op zaterdag een bedrag van € 50.000,- per jaar voor de periode 2016-2018.



2.4.7 Tijdelijke fietsenstallingen in leegstaande winkelpanden

Twee derde van alle bezoekers aan de binnenstad komt op de fiets. Ergens in die binnenstad zoeken zij een plek om hun fiets voor langere of kortere tijd te stallen. Tijdens drukke piekmomenten staan er meer dan tienduizend gestalde fietsen in de toch al beperkte openbare ruimte in het centrum. We willen maatregelen nemen om te voorkomen dat dit tot problemen en ergernis gaat leiden. Daarvoor willen we onderzoeken of we leegstaande winkelpanden kunnen veranderen in tijdelijke fietsenstallingen. Daarbij laten we winkelpanden die kort (maximaal drie maanden) leegstaan buiten beschouwing. We gaan er in deze specifieke gevallen namelijk vanuit dat er sprake is van zogeheten aanvangs-/frictieleegstand (verbouw, ombouw of nieuwe eigenaar). Bovendien wegen de kosten voor het inrichten van deze stallingen niet op tegen de korte periode dat deze stallingen als zodanig gebruikt kunnen worden. En we willen dat fietsenstallingen in leegstaande winkelpanden een impuls geven aan de directe omgeving.

Het ombouwen van leegstaande winkelpanden tot tijdelijke fietsenstallingen heeft diverse voordelen. Het grootste voordeel is dat de panden weer een tijdelijke functie krijgen. Daarnaast breiden we de stallingscapaciteit op een relatief eenvoudige en snelle manier uit. Andere voordelen zijn dat deze stallingen zich over het algemeen in de nabijheid van het kernwinkelgebied bevinden, dat ze gemakkelijk toegankelijk zijn (maaveld) en dat ze sociaal veilig zijn.



2.4.8 Uitbreiden flexibele stallingsmogelijkheden in de binnenstad

De afgelopen jaren hebben we in de binnenstad diverse pilots met fietsparkeervakken gedaan. Daardoor weten we steeds beter wat werkt en wat niet. De komende tijd willen we het aantal fietsparkeervakken verder uitbreiden, uiteraard in overleg met de betrokken ondernemers. We kiezen daarbij voor de standaard uitvoering zoals deze in de Brugstraat eind 2014 is uitgevoerd. Fietsparkeervakken zijn vooral bedoeld voor kortparkeerders en om die reden worden ze aangelegd in het kernwinkelgebied. Omdat er geen fysieke voorzieningen zijn, zullen langparkeerders geneigd zijn hun fiets te stallen in een fietsklem of een bewaakte fietsenstalling. Het voordeel van fietsparkeervakken is dat ze alleen gebruikt worden tijdens drukke momenten als de winkels geopend zijn. Op andere momenten staan ze veelal leeg en behoren de vakken onopvallend tot de stedelijke ruimte. Op een aantal plekken in het kernwinkelgebied zullen we onderzoeken of we fietsklemmen kunnen vervangen door fietsparkeervakken.

De fietsklemmen zijn momenteel vooral te vinden in de zijstraten van winkelstraten, daar waar bezoekers er minder last van hebben. Fietsers kunnen hun fiets hier vastbinden, zodat de kans op diefstal kleiner is. Maar fietsklemmen hebben ook nadelen: ze nemen ruimte in als er geen fietsen in staan en het zijn verzamelplekken voor zwerfvuil en wees- en wrakfietsen. De fietsklemmen maken het gebruik van de openbare ruimte bovendien minder flexibel. We onderzoeken of op bepaalde locaties in de binnenstad uitbreiding van fietsklemmen mogelijk dan wel wenselijk is. En bestaande fietsklemmen die kapot zijn, vervangen we door nieuwe. Ten slotte

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

zetten we ook meer in op de handhaving van wees- en wrakfietsen in de bestaande fietsklemmen, omdat hiermee onnodige stallingscapaciteit wordt bezet.

Voor de uitbreiding van de flexibele stallingsmogelijkheden in de binnenstad stellen we vanuit de fietsstrategie een totaalbedrag van € 65.000,- beschikbaar. In 2015 vindt de uitvoering hiervan plaats.



2.4.9 Fietsparkeeroplossingen op maat in oude wijken

De parkeerdruk in de wijken rond de binnenstad neemt toe, zowel voor de auto als voor de fiets. Vooral in de traditionele studentenwijken zijn vaak alle autoparkeerplaatsen bezet en staan overal los gestalde fietsen. Op dit moment is er voor het plaatsen van fietsklemmen in de oude wijken jaarlijks € 25.000,- beschikbaar. Hoewel er in 2013 nog ruim 700 fietsklemmen zijn geplaatst, is dit toch minder dan beoogd. Dit komt voornamelijk door toenemende fysieke belemmeringen: het trottoir is te smal, de parkeerdruk te hoog om autoparkeerplaatsen op te heffen en groenstroken willen we liever niet opofferen. We gaan, nog meer dan voorheen, stimuleren en indien mogelijk daadwerkelijk afdwingen dat eigenaren een fietsenstalling op eigen terrein realiseren. Samen met bewoners, winkeliers, etc.. Op verzoek van hen gaan we experimenteren met maatregelen zoals bijvoorbeeld het (tijdelijk) opofferen van een autoparkeerplaats. Voor de uitbreiding van stallingsplaatsen in de oude wijken stellen we voor om jaarlijks € 25.000,- extra beschikbaar te stellen vanuit de fietsstrategie.



Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

4. Financiën

Bij de gemeentebegroting 2015 hebben we uit de eigen middelen € 2 miljoen structureel toegevoegd aan het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Deze middelen zijn bestemd voor maatregelen die voortvloeien uit de fietsstrategie en de ontwikkeling van het stationsgebied tot HOV-knooppunt. De inzet van de middelen ziet er als volgt uit:

| Bestemming | Bedragen x € 1000,- | | | |
|--------------------------------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Stationsgebied | | | | |
| Planontwikkeling en strategie | 1.000 | 1.000 | - | - |
| Fietsstrategie | | | | |
| Fietstunnel Hoofdstation* | | | | 660 |
| Uitvoeringsprogramma | 645 | 445 | 1.445 | 785 |
| Verkeersveiligheid | | | | |
| (Kleine) verkeersmaatregelen** / *** | - | 200 | 200 | 200 |
| Reservering onvoorziene maatregelen | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Diverse onderzoeks- en proceskosten | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Verkeerseducatie | 55 | 55 | 55 | 55 |
| Experimenten verkeersgedrag | 150 | 150 | 150 | 150 |
| Totaal | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 |

* De aanleg van een spoorkruisende fietstunnel is geraamd op € 12 miljoen. Dit komt overeen met circa € 660.000,- structureel. In tegenstelling tot de begroting 2015 gaan we ervan uit dat het budget voor de fietstunnel pas nodig zal zijn vanaf 2018.

** Voor 2015 is uit de bestaande middelen nog € 140.000,- beschikbaar.

*** We stellen voor om in 2015 € 70.000,- en voor de periode 2016-2018 jaarlijks € 100.000,- beschikbaar te stellen voor kleine fietsmaatregelen.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er voor dit uitvoeringsprogramma vanaf 2015 structureel een bedrag is gereserveerd dat varieert van € 645.000,- in 2015, € 445.000,- in 2016 en vanaf 2017 € 1.445.000,- per jaar. Deze structurele middelen kunnen over verschillende manieren worden ingezet. Wij stellen voor om het beschikbare budget in 2015 en 2016 vooral in te zetten voor 'kleinere' maatregelen en vanaf 2017 voor enkele grotere projecten (dus structureel). Zodoende kunnen we het budget optimaal inzetten en kunnen we de periode ervoor gebruiken voor de planvorming van deze (fiets)projecten. In de onderstaande tabel is aangegeven hoe we de middelen de komende vier jaar gaan inzetten.

De maatregelen die in de tabel hieronder staan weergegeven en niet gemarkeerd zijn, komen op ons wenselijkst. De komende tijd gaan we op zoek naar subsidies, fondsen, cofinanciering, etc., zodat we deze projecten mogelijk alsnog kunnen realiseren. Jaarlijks maken we een update van het uitvoeringsprogramma waarin we de stand van zaken van de projecten bijhouden, maar ook welke projecten we eventueel kunnen toevoegen aan het uitvoeringsprogramma.

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

| Bestemming | Totale kosten | Bijdrage derden | 2015 | Bedragen x € 1.000,- | | 2018 en verder |
|---|---------------|-----------------|------------|----------------------|-----------|----------------|
| | | | | 2016 | 2017 | |
| 2.2 Comfort en gedrag | | | | | | |
| 2.2.1 Afspraken maken over beheer en onderhoud fietsvoorzieningen | PM | - | - | - | - | - |
| 2.2.2 Nieuwe fietsvoorzieningen aanleggen volgens principes 'vergeevingsgezinde fietspad' | PM | - | - | - | - | - |
| 2.2.3 Kleine fietsmaatregelen | 370 | 370* | - | - | - | - |
| 2.2.4 Slimme Routes (naar Haren, Ten Boer en Diepenring) | 50 | - | 30 | 20 | - | - |
| 2.2.5 Ontwikkelen 'fastlane' naar Meerstad | 25 | - | 25 | - | - | - |
| 2.2.6 Verbeteren herkenbaarheid hoofdfietsnetwerk | 100 | - | 50 | 50 | - | - |
| 2.2.7 Fietsvriendelijker maken van de verkeerslichten | 85 | - | 35 | 25 | 25 | - |
| 2.2.8 Ruimte voor de fiets in de binnenstad | PM | - | PM | PM | PM | PM |
| 2.2.9 Communicatie 'Groningen Fietsstad' | 190 | - | 90 | 50 | 25 | 25 |
| 2.2.10 Verwarmde fietspaden door geo- of rothermie | PM | PM | PM | PM | PM | PM |
| 2.2.11 Jaarlijkse fietsmonitor | 100 | - | 25 | 25 | 25 | 25 |
| 2.2.12 Real-time in beeld brengen van fietsstromen | PM | PM | PM | PM | PM | PM |
| | 920 | 0 | 255 | 170 | 75 | 50 |
| 2.3 Ontbrekende schakels en knelpunten | | | | | | |
| 2.3.1 Fietsroute naar Groningen-Aspen | 19.200 | 19.200 | - | - | - | - |
| 2.3.2 Fietswielweg Groningen-Aspen | PM | PM | - | - | - | - |
| | 1.500 | - | - | - | - | - |
| 2.3.3 Fietsroute naar Groningen-Aspen | 600 | - | - | - | - | - |
| 2.3.4 Fietsroute naar Groningen-Aspen | 5.000 | 2.000 | - | - | - | 165 (\$) |
| 2.3.5 Fietspad Walfridusbrug-Groningen Noord (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Winum) | PM | - | - | - | - | - |
| 2.3.6 Fietspad Diamantlaan-Friesestraatweg | 1.450 | 650 | - | - | - | - |
| 2.3.7 Fietsroute naar Groningen-Aspen | 1.200 | 1.200 | - | - | - | - |
| 2.3.8 Fietsroute naar Groningen-Aspen | 4.500 | - | - | - | - | - |
| 2.3.9 Fietsroute naar Groningen-Aspen | 570 | - | - | - | - | - |
| 2.3.10 Fietsroute naar Groningen-Aspen | 300 | - | 200 | 100 | - | - |
| 2.3.11 Verbeteren fietspad Midscheeps (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer) | 3.000 | - | - | - | - | 165 (\$) |
| 2.3.12 Fietsbrug Oosterkade/Winschoterkade (onderdeel Slimme Route naar Ten Boer) | 4.000 | - | - | - | - | - |
| 2.3.13 Fietsbrug Oosterkade/Winschoterkade | 4.100 | 3.100 | - | - | - | - |
| 2.3.14 Fietspad Helperzoom (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Haren) | 5.000 | - | 50** | 50 | 100 | 275 (\$) |
| 2.3.15 Fietsstraat Korreweg | PM | - | - | - | - | - |
| 2.3.16 Fietsverbinding Oosterhamktracé | 1.000 | - | - | - | - | - |
| 2.3.17 Fietsvriendelijker maken Hereweg/Verlengde Hereweg | 15 | - | - | - | - | 55 (\$) |
| 2.3.18 Fietsvriendelijker afstellen verkeerslichten Emmabrug | PM | - | - | - | 15 | - |
| 2.3.19 Fietsverbinding P+R Hoogkerk-Groningen Zuid | PM | - | - | - | - | - |
| 2.3.20 Fietspad Diamantlaan-Perizerweg (via het Suikerunie-terrein) | PM | - | - | - | - | - |

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

| Bestemming | Totale kosten | Bijdrage derden | Bedragen x € 1.000,- | | |
|---|---------------|-----------------|----------------------|------------|----------------|
| | | | 2015 | 2016 | 2017 en verder |
| 2.3.21 Fietsverbinding Bremenweg-Duinkerkenstraat | PM | - | - | - | - |
| 2.3.22 Verbeteren fietsveiligheid Oosterhamriklaan | PM | - | - | - | - |
| 2.3.23 Verbeteren kruispunt Wilhelmakade-Prinsesseweg | PM | - | - | - | - |
| 2.3.23 Fietsvriendelijker afstellen verkeerslichten Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich | PM | - | - | - | - |
| 2.3.25 Verbeteren fietsoversteken Hoornsedijk | PM | - | - | - | - |
| 2.3.26 Verbeteren kruispunt Aweg-Eendrachtsweg | PM | - | - | - | - |
| 2.3.27 Verbeteren fietsvoorzieningen Pelzerweg | PM | - | - | - | - |
| 2.4 Fietsparkeer op maat | 51.435 | 26.150 | 200 | 150 | 1.115 |
| 2.4.1 Fietswiel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation | 26.500 | 14.500 | - | - | 660 (S) |
| 2.4.2 Fietswielstalling op maat van de wijk | 100 | 100 | - | - | - |
| 2.4.3 Fietswielstalling op maat van de wijk | 300 | - | - | - | - |
| 2.4.4 Fietswielstalling op maat van de wijk | 5.000 | - | - | - | - |
| 2.4.5 Kwaliteitsverbetering fietsenstallingen binnenstad | 150 | - | 100 | 50 | - |
| 2.4.6 Verkenning fietsenstalling Vismarkt/Haddingestraat | 330 | - | - | 50 | 230 |
| 2.4.7 Tijdelijke fietsenstallingen in leegstaande winkelpanden | PM | - | - | - | - |
| 2.4.8 Uitbreiden flexibele stallingsmogelijkheden in de binnenstad | 65 | - | 65 | - | - |
| 2.4.9 Fietsparkeeroplossingen op maat in de oude wijken | 200 | 100 | 25 | 25 | 25 |
| TOTAAL | 32.645 | 14.700 | 190 | 125 | 735 |
| TOTAAL | 85.000 | 40.850 | 645 | 445 | 1.445 |
| MAXIMAAL BESCHIKBAAR | | | 645 | 445 | 1.445 |

* We stellen voor om uit de post '(kleine) verkeersmaatregelen' in 2015 € 70.000,- en voor de periode 2016-2018 jaarlijks € 100.000,- beschikbaar te stellen voor kleine fietsmaatregelen.

** We stellen voor om voor het oplossen van knelpunten op de Korreweg € 50.000,- beschikbaar te stellen uit de post '(kleine) verkeersmaatregelen'.

Geel gemarkeerd zijn de maatregelen die in het kader van de fietsstrategie door ons worden voorgesteld. Niet gemarkeerd zijn de maatregelen die we op ons wensenlijstje zetten.

BIJLAGE 1 scores van de maatregelen

| Maatregel | Voordeel voor de fietser zelf | Completeren fietsnetwerk | Mee liften met andere plannen | Bijdrage aan meer dan één strategie | Veel reacties en/of draagvlak |
|---|-------------------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| 2.2 Comfort en gedrag | | | | | |
| 2.2.1 Afspraken maken over beheer en onderhoud fietsvoorzieningen | • | | • | • | • |
| 2.2.2 Nieuwe fietsvoorzieningen aanleggen volgens principes 'vergevingsgezinde fietspad' | • | | • | • | • |
| 2.2.3 Kleine fietsmaatregelen | • | | • | • | • |
| 2.2.4 Slimme Routes (naar Haren, Ten Boer en Diepenring) | • | | • | • | • |
| 2.2.5 Ontwikkelen 'fastlane' naar Meerstad | • | | • | • | • |
| 2.2.6 Verbeteren herkenbaarheid hoofdfietsnetwerk | • | • | • | • | • |
| 2.2.7 Fietsvriendelijker maken van de verkeerslichten | • | | • | • | • |
| 2.2.8 Ruimte voor de fiets in de binnenstad | • | | • | • | • |
| 2.2.9 Communicatie 'Groningen Fietsstad' | • | | • | • | • |
| 2.2.10 Verwarmde fietspaden door geo- of riothermie | • | | • | • | • |
| 2.2.11 Jaarlijkse fietsmonitor | | | • | • | • |
| 2.2.12 Real-time in beeld brengen van fietsstromen | | | • | • | • |
| 2.3 Ontbrekende schakels en knelpunten | | | | | |
| 2.3.1 Fietsroute naar de binnenstad | • | • | | • | |
| 2.3.2 Fietswielweg Groningen-Assen | • | • | | • | |
| 2.3.3 Fietsroute naar de binnenstad | • | • | | • | |
| 2.3.4 Fietsroute naar de binnenstad | • | • | | • | |
| 2.3.5 Fietspad Walfridusbrug-Groningen Noord (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Winsum) | • | • | | • | |
| 2.3.6 Fietspad Diamantlaan-Friesestraatweg | • | • | • | • | • |
| 2.3.7 Verbeteren slimme routes en voorzieningen naar het noorden | • | • | • | • | • |
| 2.3.8 Fietspad van Europaburg De Meulen (Gallie) tot de Europaburg | • | • | • | • | • |
| 2.3.9 Fietsroute naar de binnenstad | • | • | • | • | • |
| 2.3.10 Fietsroute naar de binnenstad | • | • | • | • | • |
| 2.3.11 Verbeteren fietspad Midscheeps (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer) | • | • | • | • | • |
| 2.3.12 Fietsbrug Oosterkade/Winschoterkade (onderdeel Slimme Route naar Ten Boer) | • | • | • | • | • |
| 2.3.13 Fietsbrug Oosterkade | • | • | • | • | • |
| 2.3.14 Fietspad Helperzoom (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Haren) | • | • | • | • | • |
| 2.3.15 Fietsstraat Korreweg | • | • | • | • | • |
| 2.3.16 Fietsverbinding Oosterhamriktracé | • | • | • | • | • |

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

| Maatregel | Voordeel voor de fietser zelf | Completeren fietsnetwerk | Mee liften met andere plannen | Bijdrage aan meer dan één strategie | Veel reacties en/of draagvlak |
|---|-------------------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| 2.3.17 Fietsvriendelijker maken Hereweg/Verlengde Hereweg | • | • | • | • | • |
| 2.3.18 Fietsvriendelijker afstellen verkeerslichten Emmabrug | • | • | • | • | • |
| 2.3.19 Fietsverbinding P+R Hoogkerk-Groningen Zuid | • | • | • | • | • |
| 2.3.20 Fietspad Diamantlaan-Peizerweg (via het Suikerunie-terrein) | • | • | • | • | • |
| 2.3.21 Fietsverbinding Bremenweg-Duinkerkenstraat | • | • | • | • | • |
| 2.3.22 Verbeteren fietsveiligheid Oosterhamriklaan | • | • | • | • | • |
| 2.3.23 Verbeteren kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg | • | • | • | • | • |
| 2.3.24 Fietsvriendelijker afstellen verkeerslichten Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich | • | • | • | • | • |
| 2.3.25 Verbeteren fietsoversteken Hoornsedijk | • | • | • | • | • |
| 2.3.26 Verbeteren kruispunt Aweg-Eendrachtskade | • | • | • | • | • |
| 2.3.27 Verbeteren fietsvoorzieningen Peizerweg | • | • | • | • | • |
| 2.4 Fietsparkeren op maat | | | | | |
| 2.4.1 Fietswiel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation | • | • | • | • | • |
| 2.4.2 Fietswiel en ondergrondse fietsenstalling Peizerweg | • | • | • | • | • |
| 2.4.3 Fietswiel en ondergrondse fietsenstalling Peizerweg | • | • | • | • | • |
| 2.4.4 Fietswiel en ondergrondse fietsenstalling Peizerweg | • | • | • | • | • |
| 2.4.5 Kwaliteitsverbetering fietsenstallingen binnenstad | • | • | • | • | • |
| 2.4.6 Verkenning fietsenstalling Vismarkt/Haddingestraat | • | • | • | • | • |
| 2.4.7 Tijdelijke fietsenstallingen in leegstaande winkelpanden | • | • | • | • | • |
| 2.4.8 Uitbreiden flexibele stallingmogelijkheden in de binnenstad | • | • | • | • | • |
| 2.4.9 Fietsparkeeroplossingen op maat in de oude wijken | • | • | • | • | • |

Geel gemarkeerd zijn de maatregelen waarover al een besluit is genomen.
 Niet gemarkeerd zijn de maatregelen die in het kader van de fietsstrategie door ons worden voorgesteld.
 Niet gemarkeerd zijn de maatregelen die we op ons wensenlijstje zetten.

BIJLAGE 2 ontvangen suggesties en ideeën via www.fietsstadgroningen.nl

| Nr. | Suggestie/idee |
|-----|---|
| 1 | Afstelling verkeerslichten Maagdenbrug kan beter voor fietsers |
| 2 | Fietstunnetje bij Martiniplaza/Westelijke Ringweg fietsvriendelijker maken |
| 3 | Afstelling verkeerslichten Oostersingel-W.A. Scholtenstraat veiliger maken |
| 4 | Fietspaden eerder/vroeger strooien vanwege de 'vroege vogel'-fietsers |
| 5 | Aparte stroken voor rechtsafslaanende fietsers bij verkeerslichten (Emmasingel-Stationsweg) |
| 6 | Gratis witte fietsenplan gebruikmakend van weef fietsen |
| 7 | Nieuwe Ebbingestraat inrichten als fietsstraat Aparte stroken voor rechtsafslaanende fietsers bij verkeerslichten (Hereweg-Zuidpark) |
| 8 | Fietsoversteek Eikenlaan (Slimme Route) verkeersveiliger maken ('zebrapad voor fietsers') |
| 9 | Inrichten fietsroute Binnenstad-Zernike in een veilige en up-to-date fietsroute |
| 10 | Afstelling verkeerslichten fietsvriendelijker maken (Parkweg-Hoornsdediep) |
| 11 | Fietsers de verkeersregels leren (hand uit steken, wachten voor rood licht, etc.) Afstelling verkeerslichten fietsvriendelijker maken (iedere modaliteit even lang groen) Folkingsstraat fietsvrij maken (minimaal op zaterdag) |
| | Witte fietsenplan |
| 12 | Niet overal 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers instellen |
| 13 | Ontbrekend stukje fietspad langs de Florakade (ter hoogte van de Oostersluis) |
| 14 | Blauwe zone fietsparkeren in de binnenstad |
| 15 | Afstelling verkeerslichten Emmabrug-Stationsweg kan beter voor fietsers |
| 16 | Afstelling verkeerslichten kan beter voor fietsers ('groene zone' -> groene golf) |
| 17 | Afstelling verkeerslichten Hereweg-Zuidelijke Ringweg kan beter voor fietsers |
| 18 | Fietsroute via het UMCG veiliger maken (inclusief de fietsoversteek Petrus Campersingel) |
| 19 | Scooters en brommers verbieden op het fietspad |
| 20 | Fietspad Paterwoldseweg/Laan Corpus den Hoorn veranderen in een tweerichtingenfietspad |
| 21 | Niet overal 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers instellen Fietsers de verkeersregels leren (hand uit steken) |
| 22 | Niet overal 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers instellen Afstelling verkeerslichten kan beter voor fietsers (Paterwoldseweg) |
| 23 | Korreweg fietsveiliger inrichten (rotonde, De Beren, Boterdiep) |
| 24 | Ondergrondse fietsenstallingen in de binnenstad (gratis leenfietsen voor toeristen) Fietspaden langs de Diepenring Fietspaden op rotondes altijd één richting voor fietsers |
| | Apart fietspad maken bij de Werkmanbrug |
| | Apart fietspad maken aan de zuidzijde van de Stationsweg (voorkomt tweemaal oversteken) |
| 25 | Bussen en vrachtwagens uit de binnenstad |

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

| | |
|----|---|
| | Bredere fietspaden langs de Korreweg |
| | Fietspaden langs de Diepenring |
| | Scoters en brommers verbieden op het fietspad |
| | Afstelling verkeerslichten kan beter voor fietsers |
| | Betere (gratis) stallingsmogelijkheden in de binnenstad |
| | Meer actie tegen fietsdiefstal |
| 26 | Fietspad Dwarsdijkje tussen Beijum en Lewenborg verbreden |
| 27 | Afsluiten Gerrit Krolbrug voor gemotoriseerd verkeer Fietsenstalling aanleggen onder het Groninger Forum |
| 28 | Duidelijk aangeven waar fietsers hun fiets mogen stallen en waar niet (inclusief handhaving) |
| 29 | Fietspad Werkmanbrug rechtdoor en ongelijkvloers doortrekken richting Hoofdstation |
| 30 | Niet overal 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers instellen |
| 30 | Aanleg fietspad langs de Noordelijke Ringweg |
| 31 | Korreweg fietsveiligheidsinrichtingen |
| | Uitbreiden stallingscapaciteit Hoofdstation |
| 32 | Verbied de bordjes in de binnenstad 'verboden fietsen te plaatsen' |
| 33 | Fietspad Veemarktstraat (Trompbrug-Bonte Brug) veranderen in een tweerichtingenfietspad |
| 34 | Haakse bochten vloeiender maken |
| 35 | Snelle fietsen (speed pedelec, racefiets, ligfiets, velomobiel) toestaan op de rijbaan |
| 36 | Aanleg fietspad langs de Noordelijke Ringweg |
| | Fietsoversteek Eikenlaan (Slimme Route) |
| 37 | Verbreiden Slimme Route in Park Selwerd |
| | Bredere fietspaden langs de Korreweg |
| | Rotonde Korreweg verkeersveilig maken |
| | Verbeteren openbare verlichting langs fietspad Hunzeboord |
| | Afstelling verkeerslichten kan beter voor fietsers (Paterswoldseweg) |
| | Meer groen aanbrengen langs fietsvoorzieningen (J.C. Kapteynlaan) |
| 38 | Verhoogde fietspaden van circa 3,00 meter hoog |
| 39 | Kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg verkeersveilig maken |
| 40 | Fietsstunnel laten beschilderen door kunstenaars, fietspaden door dichters Witte fietsenplan |
| 41 | Aparte fietsstrook (of alternatieve fietsroute) aanleggen in de Lodewijkstraat |
| 42 | Auto's uit de zijstraten van de Korreweg blokkeren het fietspad (verkeersonveiligheid) |
| 43 | Fietsers fietsen tegen de richting in op het fietspad langs de Prof. Uilkenweg Fietsers in het voetgangersgebied Reitdiephaven |
| 44 | Aanleg stallingsplaatsen Reitdiephaven (eventueel een fietsenstalling) |
| 45 | Fietsstroken zijn onveilig, daarom graag fietspaden aanleggen (Van Iddekingeweg) Fietsoversteek Bedumerweg (Molukkenstraat-Poortstraat) verkeersveilig maken |
| 46 | Fietsroute over het parkeerterrein Kardingse is aantrekkelijker (vooral korter) dan via fietspad Friesstraatweg rechtstrekken ter hoogte van ACM-locatie Kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg verkeersveilig maken (afsluiten brug geen optie) |

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

| | |
|----|--|
| | Kruispunt Westersingel-Astraat verkeersveeliger maken |
| | Kruispunt Westerhaven-Aweg verkeersveeliger maken |
| | Kleine verbeteringen ter bevordering van de fietsvriendelijkheid (in-/uitritconstructie Rubensstraat-Friesestraatweg vloeierder bochtje, aanleggen fietsoversteek Wilhelminakade richting Noorderplantsoen, twee haakse bochten recht trekken in fietspad langs de Westelijke Ringweg (Verzetstrijderslaan-Concourslaan), Jan Evert Scholtenlaan doortrekken richting Ni Hao, fietspad Friesestraatweg iets uitbuigen, zodat fietsers gemakkelijker linksaf kunnen het Hoendiep op, verwijderen 'varkensruggen' tussen trottoir en fietspad langs het Hoendiep (ten westen van Diamantlaan), bocht Hoogzeweg naar Reitdiephaven verkleinen (verkeersveeliger)) |
| 47 | Aanleg rondte op het kruispunt Rembrandt van Rijnstraat-Hoendiep |
| 48 | Fietsoversteek Bedumerweg-Soendastraat verkeersveeliger maken |
| | Korreweg fietsveeliger inrichten |
| | Inrichten van de stad tot 30 km/uur-gebied, zodat e-bikes, brommers, etc. naar rijbaan kunnen |
| | Fietsoversteek Wilhelminakade-Plantsoenbrug verkeersveeliger maken |
| | Kruispunt Westerhaven-Aweg verkeersveeliger maken |
| | Afstelling verkeerslichten Eendrachtsbrug kan beter voor fietsers |
| 49 | Aparte stroken voor rechtsafgaande fietsers bij verkeerslichten (Emmabrug en Herebrug) |
| 50 | Parallel aan drukke straten, 'fietsstraten' inrichten (Lage der A als alternatief Westersingel) |
| 51 | Neerislaan van de fietserreur! Handhaving tegen fietsen op voetpaden, etc. |
| 52 | Fietsoversteek Pleiadenlaan (Slimme Route) verkeersveeliger maken |
| 53 | Racefietsers buiten de bebouwde kom |
| 54 | Verbeteren gevoeligheid detectielussen bij verkeerslichten (voordetectie) |
| | Bredere fietspaden langs de Korreweg |
| | Bushaltes scheiden van fietsstroken |
| | Kruispunt Zuiderdiep-Herestraat verkeersveeliger maken (onderdoorgang voor fietsers) |
| | Aanleg vrijliggend en breed fietspad in de Nieuwe Ebbingestraat |
| | Fietsverkeer meer scheiden van autoverkeer, fietsstroken wijzigen in fietspaden |
| 55 | Voorrang voor fietsers op alle rotondes (eenduidigheid) |
| 56 | Afstelling verkeerslichten Damsterdiep-Petrus Campersingel kan beter voor fietsers |
| | Diepe put in het fietspad Damsterdiep |
| 57 | Fietspaden langs de Diepenring |
| 58 | Kruispunt Korreweg Boterdiep verkeersveeliger maken |
| 59 | Foikingestraat, Vismarkt-noord, Guldenstraat en Grote Markt-noord fietsvrij maken (minimaal op zaterdag) |
| | Fietsenstalling aanleggen rond de Korenbeurs/Vismarkt |
| 60 | Snorfietzen op de rijbaan |
| 61 | Huurfietsen voor openbaar vervoerreizigers die naar de stad komen |
| 62 | In het ontwerp van fietsvoorzieningen rekening houden met scootmobiel |
| 63 | Voorlichting over de voorrangregels bij 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers |
| 64 | Berijdsbaar maken van de Hoge der A |
| 65 | Aanleg fietsrotonde Jaagpad-ACM Brug |
| | Kruispunt Friesestraatweg-Donghornsterpad verkeersveeliger maken |
| 66 | Goed werkende wachtlijdsvoorzieningen |
| | Fietsers en gemotoriseerd verkeer vaker los van elkaar regelen bij verkeerslichten |
| 67 | Autoparkeerplaatsen inrichten voor fietsparkeerplekken |

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

| | |
|----|--|
| 68 | Fietspaden langs de Diepenring Rotondes Hereplein en Emmalein voor fietsers tweerichtingen maken Afstelling verkeerslichten Eendrachtbrug kan beter voor fietsers (belijning voor voorsorteren) |
| 69 | Niet overal 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers instellen |
| 70 | Fietsstroken in de hele stad, bussen en fietsers scheiden |
| 71 | Fietslessen voor buitenlandse studenten |
| 72 | Verkeerslichten vrije routes (Slimme Routes) van de noord- naar de zuidkant van de stad |
| 73 | Goed werkende wachttijdvoorspellers Openbare fietspompen op diverse locaties Afstelling verkeerslichten kan beter voor fietsers (bij slecht weer vaker groen) |
| 74 | Onderhoud van fietspaden verbeteren (vooral tegelfietspaden) |
| 75 | Korreweg fietsveiligheidsinrichtingen (Boterdiep, Nieuwe Ebbingestraat) |
| 76 | Voorlichting over de voorrangregels bij 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers Groene golf voor fietsers (Hereweg ter hoogte van Zuidelijke Ringweg) |
| 77 | Onderhoud fietspad Sleedoornpad is erg slecht Onderhoud Slimme Route door Park Seiwerd is slecht Verbod op brommers, scooters en snorscooters in verband met uitstoot |
| 78 | Rotonde Korreweg verkeersveiligheid maken Tweemaal groen per cyclus bij verkeerslichten voor fietsers (daar waar het kan) |
| 79 | Kruispunt Wilhelminalade-Prinsesseweg verkeersveiligheid maken (afsluiten brug geen optie) Niet langer 'alle richtingen tegelijk groen' instellen Onderhoud van fietspaden kan beter (Van Iddekingeweg) |
| 80 | Fietslessen voor buitenlandse studenten |
| 81 | Opstellen van een fietsparkeerplan |
| 82 | Fietsers de verkeersregels leren (hand uit steken) |
| 83 | Witte fietsplan Kortere wachttijden voor fietsers bij verkeerslichten (bij 'alle richtingen tegelijk groen' duurt het te lang) Fietspaden verdelen in tweeën: rechts langzame fietsers, links de snelle fietsers |
| 84 | Meer fietsrekken in de binnenstad (HEMA, C&A, V&D) |
| 85 | Onduidelijke voorrangssituatie op het kruispunt Oostersingel-W.A. Scholtenstraat |
| 86 | Fietsers de verkeersregels leren (hand uit steken) |
| 87 | Fietsroute Plus Groningen-Haren niet doortrekken via Saaksumborg |
| 88 | Bredere fietspaden langs de Korreweg Meer fietsrekken in de binnenstad |
| 89 | Fietspaden regelmatig controleren op gevaarlijke of hinderlijke zaken (vergevensgezinde fietspaden) Verkeerspiegel bij het kruispunt Boterdiep-Korreweg vanuit de richting Noorderplantsoen |
| 90 | Voorrang Korreweg op het Boterdiep |
| 91 | Meer ruimte voor de fiets door bredere fietsvoorzieningen (Diamantlaan, J.C. Kapteynlaan, Metaallaan) |
| 92 | Binnenstad aanwijzen als voetgangersgebied waar gefietst mag worden |
| 93 | Fietsers voorrang geven op zebrapaden of voorlichting onder voetgangers om kwetsbare fietsers voor te laten gaan Bredere fietspaden langs de Korreweg |

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

| | |
|-----|---|
| | Korreweg fietsveilig inrichten (Gerrit Krolbrug) |
| 94 | Fietsoversteek Eikenlaan (Slimme Route) verkeersveilig maken (fietspad in rood (drempel) doortrekken) |
| 95 | Aanleggen fietsenstalling onder het Broerplein |
| 96 | Afstelling verkeerslichten Bedumerweg/Asingastraat kan beter voor fietsers Verkeersdrempels Bedumerweg verwijderen Uitbreiden stallingscapaciteit Noorderstation |
| 97 | Aanleg rotonde op het kruispunt Hoendiep-Friesestraatweg Voorlichting over de voorangsregels bij 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers Verbreiden van de Trompbrug (met ook ruimte voor voetgangers) |
| 98 | Duidelijke scheiding voetgangers en fietsers in Folkingerstraat (hogere trottoirbanden) Onderhoud Schuutendiep (vooral oostzijde) is slecht |
| 99 | Fietspomp integreren in fietsrekken/nietjes |
| 100 | Aparte stroken voor rechtsafslaande fietsers bij verkeerslichten Twee hoge verkeersdrempels verwijderen (of lager maken) in de fietsroute Concourslaan (thv. viaduct) |
| 101 | Concourslaan opnemen in de strooiroete Snor- en bromfietsers verbieden op fietspaden Fietspaden en vooral tweerichtingen fietspaden verbreden |
| 102 | Obstakels zoals paaltjes en verkeersdrempels verwijderen Kruispunt Grote Markt-Sint Jansstraat-Kreupelstraat verkeersveilig maken Kruispunt Westersingel-Astraat verkeersveilig maken |
| 103 | Fietsverbinding aanleggen vanaf de S.S. Rosensteinlaan richting de Bloemsingel |
| 104 | Aanleggen fietsroute Hooghoudtstraat/Olgerweg richting Meerstad Bredere fietspaden aanleggen (Slimme Route door Park Selwerd, (Verlengde) Hereweg, Korreweg) Verbeteren van de fietsroute richting Winsum Bij het kruisen van wegen en stoepen geen andere bestrating toepassen, maar glad asfalt (comfortabeler) Bij verkeersdrempels in fietsroutes een strook aan de zijkant vrijhouden voor fietsers Haaiantanden aanbrengen op drukke fietspaukruispunten (Rademarkt-Zuiderdiep, Vismarkt-Folkingerstraat, Wilheiminakade-Prinsesseweg) |
| 105 | Slimme Route naar Zernike niet via de Bessemoerstraat, maar via de Dierenrijstraat |
| 106 | Aanleg van voorzieningen kan beter (hoek Zuiderdiep-Herestraat (scherpe hoeken), Oude Ebbingestraat-Rode Weeshuisstraat, Meeuwerderweg-Kwintlaan (ongelijke vlakken), Hooghoudtstraat (Huis van Bewaring) (kuilen waar het water in blijft staan)) In bouwplannen rekening houden met fietsenstallingen en parkeergarages (zoveel mogelijk ondergronds) Bij fietsparkeervoorzieningen rekening houden met afwijkende fietsen Snel fietsroute aanleggen langs de westzijde van het Hoornse Diep Openbaar vervoer 'onder' de Diepenring, binnenstadzijde alleen nog voor fietsverkeer Fietsparkeren bij de Neboflat, onder andere voor studenten, centrale fietsenstalling |
| 107 | Korreweg fietsveilig inrichten (rotonde, Boterdiep) |
| 108 | Aantrekkelijker maken van de Nieuwe en Oude Ebbingestraat, Kwinkplein, Grote Markt, Gelkingestraat en Oosterstraat Verbeteren fietsoversteken Slimme Route met Pleiadenlaan en Eikenlaan Nieuwe Boteringestraat inrichten als fietsstraat (evt. in combinatie met Moesstraat en Kerklaan) Fietsers en voetgangers scheiden op de oversteek Stationsweg (wellicht al op de Werkmanbrug) Meer straten toevoegen aan 30 km/uur-gebied (Vechtstraat, Haydnlaan, Helperbrink) en handhaven |

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

| | |
|-----|---|
| | Vrijliggend fietspad aanleggen langs de Helperzoom |
| | Rekening houden met de zwakkeren bij 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers |
| | Opstelruimte tussen bushalte en het fietspad aanleggen |
| | Verbeteren fietsoversteken (Kolendrift-Boterdiep, Vrydemalaan-Kolendrift, Plantsoenbrug, Folkingsstraat-Zuiderdiep, Aweg-Westerhaven) |
| | Vrijliggend fietspad aanleggen langs de Goeman Borgesiuslaan |
| 109 | Minder verkeerslichten oostzijde van de stad |
| | Fietsverbinding aanleggen langs het Oosterhamriktracé |
| | Tweerichtingsverkeer instellen op de Brallieweg |
| | Fietsnelwegen door de stad aanleggen |
| | Snelle en brede fietsroute aanleggen tussen Hoofdstation en Zernike Campus |
| | Slimme Route naar het zuiden van de stad inrichten (via Helperzoom of fietstunnel Papiermolen) |
| | Fietspaden aantrekkelijker en groener inrichten |
| | Fietspaden aanleggen in de binnenstad (scheiding fiets, voetganger, bus) |
| | Fietspaden langs de Diepenring |
| | Slimme Route naar Zernike door Park Selwerd verbreden |
| | Fietsen op de Westerhaven (Westerkade) toestaan |
| | Uitbreiden fietsparkeervoorzieningen (Brugstraat, onder de Vismarkt en onder het Broerplein) |
| | Uitbreiden fietsenstallingen op het Hoofdstation (drijvende fietsenstalling) |
| | Verkeersveiliger maken kruispunten (Wilhelminakade-Prinsesseweg, Bloemsingel-Boteringensingel, |
| | Verbreiden fietspad Herewegviaduct |
| | Parallelweg Hoendiep alleen nog maar fietsers toestaan |
| | Oude Boteringestraat inrichten als fietsstraat |
| | Geen 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers instellen op kruispunt Oostersingel-Blomenstraat |
| | Betere gladheidsbestrijding voor fietsers (onder andere in De Hunze en op de Gerrit Krolbrug) |
| | Scooters op de rijbaan (niet zoals brommers) |
| | Fietsen een kentekenplaat geven |
| | Sightseeing op de fiets voor toeristen |
| | Fietslessen voor buitenlandse studenten promoten |
| | Betere fietsbewegwijzering in Nederlands én Engels |
| | Goed werkende wachttijdvoorspellers |
| | Fietsafstanden aangeven naar Assen, Leeuwarden, Waddenzee, etc. |
| 110 | Beter opruimen glas en ander afval (onder meer Bloemsingel) |
| 111 | Behouden fietstunnetjes Vondellaan, Papiermolenlaan en Brallieweg |

Raadsvoorstel - Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie

Pagina 40 van 40

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

Onderwerp OV-bureau: Ontwerpbegroting 2016
en ontwerp Dienstregeling bus 2016

Steller Menno Oedekerck



Embargo tot donderdag 23 april 2015, 10.00 uur.

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 84 46 Bijlage(n) 2 Ons kenmerk 4973974

Datum 23-05-2015 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij bieden wij u aan de door het dagelijks bestuur van het OV-bureau op 10 april 2015 vastgestelde Ontwerpbegroting 2016 van het openbaar lichaam OV-bureau Groningen Drenthe alsmede de ontwerp Dienstregeling bus 2016. Als college kunnen wij ons vinden in beide vastgestelde stukken. Met deze brief stellen wij u in de gelegenheid uw eventuele zienswijzen op de Ontwerpbegroting 2016 - onder verwijzing naar artikel 25 van de gemeenschappelijke regeling openbaar lichaam OV-bureau - en op de voorgestelde ontwerp Dienstregeling 2016 te geven. Hieronder volgt een korte toelichting.

Ontwerpbegroting 2016

De bijgevoegde Ontwerpbegroting 2016 is, inclusief de effectuering van het al in 2014 vastgestelde maatregelenpakket van netto € 1,0 miljoen, sluitend. Belangrijke uitgangspunten in de Ontwerpbegroting 2016 zijn:

- De overgang van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer naar het provinciefonds per 1 januari 2016 heeft, in elk geval voor het jaar 2016, geen invloed op de omvang van de bijdragen vanuit de provincies Groningen en Drenthe aan het OV-bureau Groningen Drenthe. Over de vanaf 2016 te hanteren methode van bijdragen aan het OV-bureau vanuit de provincies Groningen en Drenthe zullen de colleges van Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe in 2015 nadere besluiten moeten nemen.
- In de Ontwerpbegroting 2016 is het prijspeil 2016, net als in voorgaande jaren, behoudend begroot. Er wordt gerekend met 3% stijging van de OV-kosten ten opzichte van 2015.

Bladzijde 2
Onderwerp OV-bureau: Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus 2016

Voor 2016 worden de volgende meetbare doelstellingen voorgesteld:

- reizigerskilometers groei van 1% ten opzichte 2015;
- klanttevredenheid alle concessies gemiddeld een 7,5
hoogwaardige concepten Q-link en Qliner een 7,7
- dekking gebied: volledig van 0.700 – 24.00 uur
- dekking kosten: 48,3% (tussendoel 2016)

Om deze doelen te realiseren wordt in de Ontwerpbegroting 2016 onder andere voorgesteld om:

- Geen nieuwe bezuinigingen door te voeren naast de effectuering van het reeds in 2014 vastgestelde maatregelenpakket van netto €1,0 miljoen (stadsdiensten verschillende plaatsen in Groningen en Drenthe inclusief flankerende maatregelen, doorstroming stad Groningen);
- De reizigerstarieven (behoudens de buurtbusabonnementen) slechts te verhogen met de Landelijke Tarieven Index (LTI) 2016;
- € 200.000 extra middelen beschikbaar te stellen aan marketing/communicatie, vooral om 'eerste reiservaringen' met het OV bij bijvoorbeeld evenementen als de Groningse 'Bloemenjaarmarkt' of de TT in Assen meer te faciliteren met – door promotie omlijste - extra vervoercapaciteit;
- Uit te gaan van een jaarlijks exploitatievoordeel van € 0,5 miljoen ten gevolge van de verhuizing van de busremise in Groningen naar de Peizerweg.

Ook het meerjarenperspectief van de Ontwerpbegroting 2016 is mede door het verlengingsbesluit van de huidige concessie sluitend. Zonder bijsturingmaatregelen ontstaan voor de jaren 2017 tot en met 2019 weliswaar exploitatiesaldi van respectievelijk - € 1,3 miljoen, - € 5,6 miljoen en - € 7,7 miljoen.

Voor een deel kunnen deze worden gedekt uit de weerstandscapaciteit, die naar verwachting eind 2016 € 6,6 miljoen zal bedragen (ruim boven het minimaal afgesproken te bereiken niveau van € 2,5 miljoen).

Aanvullend worden de tekorten voor de jaren 2018 en 2019 in beginsel opgevangen vanuit het verlengingsbesluit van de huidige concessie zoals het dagelijks bestuur van het OV-bureau dit eind 2015 heeft genomen voor 2018 en 2019. Onder dit besluit ligt een set aan financiële afspraken met concessiehouder Qbuzz. U bent hierover 16 december 2014 per brief met kenmerk 51/3.2/2014007181 geïnformeerd.

Tegen deze verlenging is overigens een juridische procedure gestart door een aantal vervoerders. De verlengingsafspraken zijn daarom zekerheidshalve niet financieel in het (meerjarendeel van) de Ontwerpbegroting 2016 verwerkt.

Mocht de rechter besluiten om het verlengingsbesluit ongedaan te maken, dan dienen in de jaren 2018 en 2019 nadere maatregelen worden getroffen om tot sluitende begrotingen in deze jaren te komen.

| | |
|-----------|---|
| Bladzijde | 3 |
| Onderwerp | OV-bureau: Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus 2016 |

Ontwerp dienstregeling bus 2016

Uitgangspunt bij de uitwerking van de bijgevoegde Ontwerp-dienstregeling 2016 is een taakstellende bezuiniging van in totaal € 1,0 miljoen euro, inclusief de dienstregelingsmaatregelen voor 2016, waartoe medio 2014 besloten is. Het besluit medio 2014 betreft de beëindiging van een aantal stadsdiensten. De betreffende gemeenten, lokale betrokkenen en het OV-bureau Groningen Drenthe ontwikkelen hiervoor nu gezamenlijk een alternatief ov-systeem met vrijwilligers.

Verder wordt conform de geformuleerde beleidsuitgangspunten en mede op basis van beschikbare OV-chipkaartdata en gebiedsontwikkelingen een pakket aan aanpassingen van de dienstregeling voorgesteld. Er worden middelen vrijgespeeld door optimalisaties op volgende lijnen en corridors:

- Surhuisterveen – Groningen
- Groningen – Haren – Onnen/Glimmen – Zuidlaren – Annen – Assen / Gieten.

Deze middelen worden gebruikt voor noodzakelijk geachte uitbreiding van capaciteit op sterk groeiende HOV-lijnen (bv. Assen/Emmen-Groningen), de stadsdienst Assen en voor extra ritten in de Kerstvakantie en de laatste week voor de Zomervakantie.

De komende tijd worden afspraken gemaakt met de betreffende wegbeheerders over noodzakelijke aanpassingen aan haltes of andere infrastructuur.

Voor het openbaar vervoer in en van/naar de gemeente Groningen betekenen de wijzigingen per december 2015 o.a.:

- Betere en dagdekkende bediening van Gravenburg en De Held met lijn 6 die doorrijdt naar Aduard en Oldenhove (2x per uur);
- Afname in frequentie van lijn 6 in Vinkhuizen Noord-Oost (Noord-West blijft wel 4x per uur);
- Rechtstreekse spitsverbinding tussen P+R Reitdiep en Binnenstad (bij oplevering Noord-Zuidroute is deze verbinding met lijn 6 dagdekkend)
- Geen spitsbediening meer in Lewenborg zuid-west, wel een dagdekkende overstapmogelijkheid op keerlus Ruischerbrug tussen lijn 140 (Delfzijl – ten Boer – Groningen) en lijn 3 (Lewenborg – Karding – UMCG – Binnenstad – Hoofdstation – Leek)

Pakket medio 2016

In de eerste maanden van 2016 zullen met name in en rond de stad Groningen diverse infrastructurele maatregelen gereed komen waarmee het lijnennet in- en rond de stad vanaf de zomer van 2016 (en conform de vastgestelde HOV-visie) kan worden geoptimaliseerd. De invoering van dit pakket past in het streven om de stad Groningen in de komende periode van grote werken (Zuidelijke Ring, Stationsgebied) zo goed mogelijk bereikbaar te houden, ook met het openbaar vervoer.

Bladzijde 4
Onderwerp OV-bureau: Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus 2016

Voor het openbaar vervoer in en van/naar de gemeente Groningen betekent dit o.a.:

- o Geen noord-zuidverbinding meer tussen UMCG-Zuid – Zaagmuldersweg – Korrewegwijk – Station Noord (door opheffen lijn 7);
- o UMCG Zuid en Station Noord worden wel sneller en hoogwaardiger via o.a. ook UMCG Noord met elkaar verbonden;
- o P+R Meerstad - Sontweg – Ikea krijgen een hoogwaardige verbinding naar UMCG, binnenstad en Hoofdstation (en verder naar Haren);
- o Paddepoel-Oost en Selwerd zijn straks niet meer rechtstreeks via Station Noord verbonden met de binnenstad en Hoofdstation. Deze verbinding met lijn 9 blijft wel bestaan.

Pakket januari 2017

In de bijgevoegde voorstellen is ook vooruit gekeken naar mogelijke ontwikkelingen in 2017. Er wordt voorgesteld om een aantal lijnbelbussen eind 2016 wegens zeer beperkt gebruik te beëindigen. Betrokkenen (reizigers, gemeenten) hebben dan ruim de tijd zich op de komende aanpassingen in te stellen.

Vervolg

Wij verzoeken u uw eventuele zienswijzen uiterlijk 19 juni 2015 in te dienen, dit met het oog op de voorgenomen vaststelling van de Dienstregeling bus 2016 tijdens de vergadering van het DB-OV-bureau van 22 juni 2015 en de voorgenomen vaststelling van de Begroting 2016 tijdens het AB-OV-bureau van 29 juni 2015.

Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke verplichting om vóór 15 juli 2015 de vastgestelde begroting toe te zenden aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Wij vertrouwen erop U hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

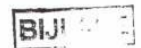
Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink



5k

MEMO



Onderwerp Ontwerp dienstregeling busvervoer Groningen Drenthe 2016
Datum 21 april 2016

Het dagelijks bestuur OV-bureau heeft besloten de ontwerp dienstregeling 2016, als enkele wijzigingen voor 2017, vrij te geven voor inspraak. Alvorens het bestuur de dienstregeling 2016 op 22 juni a.s. definitief zal vaststellen, wordt een ieder in de gelegenheid gesteld te reageren op de ontwerp dienstregeling.

In dit memo zijn achtereenvolgens de volgende onderdelen opgenomen:

- De uitgangspunten voor dienstregeling 2016 vanaf pagina 2
- Een totaaloverzicht vanaf pagina 4
- Algemeen vanaf pagina 6
- Provincie Groningen west vanaf pagina 10, oost vanaf pagina 12
- Provincie Drenthe noord vanaf pagina 15, zuid vanaf pagina 19
- Stad Groningen vanaf pagina 23

Uitgangspunten



Foto OV-bureau: busstation Assen in de sneeuw 30 januari 2015

Doelstelling

- Groei van het aantal reizigers(kilometers)
- Het bieden van een vervoersnetwerk van 7 tot 24 uur.
- Verhogen van de kostendekkingsgraad met 1 procentpunt.
- Vasthouden aan een 7,5 voor de klanttevredenheid.

Ontwikkelrichting

- Bieden van een **hoogwaardig net** met snelle en hoogfrequente lijnen op de vervoersbundels met de grootste vraag naar vervoer en waar vervoersgroei gerealiseerd kan worden (Qliner/Q-link/zware streeklijnen). Deze lijnen kennen veelal een hoge kostendekkingsgraad van ruim boven de 50 procent.
- Bieden van een **basisnet** op verbindingen waar een regelmatige busdienst over de gehele dag gewenst is gezien de reizigersaantallen. De kostendekkingsgraad van deze lijnen is gemiddeld 50 procent.
- Een **aanvullend net** met vervoer voor specifieke doelgroepen die waar mogelijk aanhaakt op het hoogwaardig net of het basisnet. Dit vervoer wordt met een vaste vervoersdienst aangeboden waar de vraag voldoende collectief is om de kosten voor deze dienst te rechtvaardigen. Voor verbindingen waar wel vraag is, maar deze vraag onvoldoende collectief is om een voldoende effectief

Collegedebat - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

vervoerssystemen te kunnen bieden, faciliteren van partijen om te komen tot een vervoerssysteem met vrijwilligers.

Uitgangspunten

- **Verbeteren kwaliteit HOV (Qliner/Q-link)**
 - Waar nodig maatregelen aan de infrastructuur met wegbeheerders voor versnellen van het vervoerssysteem en het verdergaand betrouwbaar krijgen van het vervoer.
 - Aanbod van vervoer volgt groeiende vraag.
 - Aanbod waar nodig beter afstemmen op vervoersbehoefte forensen.
 - Aanbod van vervoer stuurt op reismomenten door bijvoorbeeld de hogere spitsfrequentie ook ruimer voor en na de spits te laten rijden.
 - Invoeren van de 2^e fase HOV-visie Groningen door Q-link 1 te laten rijden tussen Zuidhorn – Zernike – UMCG en Station Europapark en Q-link 5 te laten rijden van Annen via P+R haren - Grote Markt – UMCG naar P+R Meerstad (voorwaarde is dat de infrastructuur gereed is)
- **Integraal vervoer**
 - Ontwikkelen rekening houdend met busvervoer in keten van verplaatsingen met o.a. trein, auto, (elektrische)fiets en lopen.
 - Ontwikkelen in nauwe afstemming met o.a. bus- en treinvervoerders, buurtprovincies, gemeenten, grotere bedrijven, onderwijsinstellingen en ziekenhuizen
 - Extra aandacht voor fietsvoorzieningen en parkeerplaatsen bij haltes, zowel fysieke aanleg als in communicatie
- **Eenvoud**
 - Vergroten van de eenvoud van het openbaar vervoer.
 - Vergroten eenvoud bij corridors met gebundelde lijnen.
- **Efficiënte en betrouwbare uitvoering**
 - Vertrektijden worden up-to-date gehouden voor betrouwbare vertrektijden
 - Waar nodig worden maatregelen aan infrastructuur genomen voor vergroten betrouwbaarheid
 - Behoud van een efficiënte dienstregeling.
 - Stimuleren spreiding schooltijden en gebruik van de (elektrische) fiets om spitsgebruik busvervoer te ontlasten en dalurengebruik te stimuleren i.s.m. Groningen Bereikbaar en Regio Groningen Assen.
 - Inzet van de soort bus zo goed mogelijk passend binnen de vraag naar het betreffende vervoer (groot/klein, vast/vraagafhankelijk).
 - Tegenspitsritten in het bus-systeem zo inzetten dat deze zo nuttig mogelijk zijn voor reizigers en het systeem.
 - Verdergaand slimmer gebruik maken van beschikbare data, inclusief data van o.a. trein en autovervoer.
- **Doorvoeren vastgestelde maatregelen**
 - Doorvoeren van maatregelen die reeds door het DB zijn vastgesteld: stadsdiensten Meppel, Hoogeveen, Assen, Veendam en Haren vervallen (grotendeels), gemeenten wordt de mogelijkheid geboden vervangend vrijwilligersvervoer te regelen.
- **Financieel**
 - In de kadernota 2016 is vastgesteld dat de voorgenomen maatregelen voor enkele stadsdiensten (1 miljoen euro) voldoende opleveren om de daling aan inkomsten vanuit de Brede Doel Uitkering voor 2016 op te vangen.

Totaal overzicht



Foto OV-bureau: Hoofdstation Groningen 26 september 2014

Collegiebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

| Lijn/Corridor | Maatregel | Besloten 2014 | Nieuw voorstel |
|--|--|---------------------|---------------------|
| Algemeen | | | |
| Wijzigingen 2015 | Wijzigingen exclusief week voor de zomer | | € 60.000 |
| Buurtbus | Beperking versterking buurtbus door aanpassing abonnement | | € -10.000 |
| Zomervakantie | Extra businzet in eerste week zomervakantiedienstregeling | | € 75.000 |
| Kerstvakantie | Kerstvakantie als kleine vakantie (8 dagen) | | € 105.000 |
| Provincie Groningen | | | |
| Ter Apel (273) | Vervallen, gemeente/AZC aan zet voor eventuele vervanging | € -150.000 | |
| Stadsdienst Haren | Vervallen, gemeente aan zet voor eventuele vervanging | € -40.000 | |
| Stadsbus Veendam (271) | Vervangen door vrijwilligersvervoer | € -90.000 | |
| Surhuisterveen - Groningen (39/133) | Optimaliseren 11, 39, 133 | | € - |
| Delfzijl - Groningen (40/140) | Integreren 40/140, spitsritten altijd van/naar Appingedam | | € 30.000 |
| Uithuizen - Delfzijl (61) | Daluren 8-persoons Uithuizen - Appingedam | | € -50.000 |
| Drachten - Groningen (314) | 314 10-minutendienst werkdagen vanaf 14:49 i.p.v. 15:19 | | € 5.500 |
| Drachten - Groningen (314) | Start 314 zaterdag a Groningen 9:16 en zondag 12:16 | | € 30.000 |
| Loppersum - Uithuizen (45) | Optimaliseren grootte bus o.b.v. ontwikkeling reizigersaantallen | | € -30.000 |
| Delfzijl - Winschoten (119) | Snellere route in Delfzijl voor betere treinaansluiting | | € -10.000 |
| Zoutkamp-Groningen | Ochtendspitsverlenging 1 slag ipv versterking | | € 30.000 |
| Middelstum - Loppersum (660) | Vervallen lijn i.v.m. beperkt gebruik | | € -12.000 |
| Provincie Drenthe | | | |
| Stadsdienst Assen (2, 3, 5) | Vervallen lijnen 2, 3 en 5, gemeente aan zet voor eventuele vervanging | € -75.000 | |
| Stadsdienst Assen (1, 4) | Stadslijn 1 en 4 van midi naar groot* | € 250.000 | |
| Stadsdienst Hogeveen (1,2) | Vervallen, gemeente aan zet voor eventuele vervanging | € -290.000 | |
| Stadsdienst Meppel (1) | Vervallen, gemeente aan zet voor eventuele vervanging | € -335.000 | |
| Assen - Annen / Vries - Groningen | Optimaliseren verbinding | | € -150.000 |
| Emmen - Groningen (300) | Emmen - Groningen 300 weekend halfuurdienst vanaf 9 uur | | € 32.000 |
| Emmen - Groningen (305) | Emmen - Groningen extra spitsritten ochtend 305 | | € 4.000 |
| Assen - Groningen (309) | 309 kwartierdienst overdag 7 - 18 m.u.v. zomervakantie | | € 130.000 |
| Zweeloo lijnen | Verbeteren aansluiting op de trein in Beilen en Hogeveen | | € - |
| Meppel - Assen (20) | Rijtijden, frequenties | € 120.000 | |
| Oosteinde - Meppel (39) | Route inkorten voor bediening Oosterboer | | € - |
| Hogeveen - Echten (38) | Daluren vervallen, spits van 8 persoons naar LijnBelBus | | € -30.000 |
| Station - Meerdijk (stadslijn 12 Emmen) | Aanpassing route | | € - |
| Zuidwest Drenthe | inzet lijn 33, 36, 37, 48 i.v.m. dalend gebruik | | € - |
| Grensgebied Drenthe/Overijssel | Samen ontwikkelen met bezuiniging voor beide | | € - |
| Groningen Stad | | | |
| Peizerweg - HS (3, 4, 304, 314, ...) | Afronding busbaan (...) | € -300.000 | |
| Stationsweg Groningen (veel lijnen) | Scheiden verkeersstromen | € -200.000 | |
| Leek - Lewenborg (3) | Doortrekken naar halte Ruischerbrug | | € 90.000 |
| Aanpassing (6/35) | Aangepaste routevoering en combineren lijnen 6 en 35 | | € - |
| Zermike - Hoogkerk (17)17 | Vervallen in middagspits | | € -200.000 |
| Totaal resultaat dienstregeling 2016 | | € -1.110.000 | € 99.500 |
| Totaal saldo | | | € -1.010.500 |
| Maatregelen start vermoedelijk medio 2016 | | | |
| Groningen - Roden (4) / Leek (3) | Route strekken in Roden /Leek | | |
| Zuidelijke stadswijken Groningen | Aanpassing lijnennet | | |
| Sontwegbrug + P+R Meerstad | Start Q-link 1 Zuidhorn - Europapark en 5 Annen - Meerstad | | |
| Lijn 2 Eelde | Versnelde route in Eelde | | |
| Lijn 7 Station Noord - Station | Vervallen | | |
| Lijn 12 Bellingwolde - Winschoten | Enkele ritten klein/LijnBelBus naar groot | | |
| Maatregel 2017 | | | |
| LijnBelBuslijnen | Vervallen lijnen waarop alleen LijnBelBusritten worden aangeboden | | € 120.000 |
| | * Flankerende maatregelen die worden genomen in samenhang met beëindiging stadsdiensten. | | |

Voorstellen algemeen



Foto OV-bureau: Lijn 65 bij de in december 2014 in gebruik genomen halte Leens de Nije Nering

Tegenspitsritten

Bij de nadere invulling van de dienstregeling wordt bezien welke 'tegenspitsritten' (dit zijn ritten die tegen de spitsrichting rijden omdat in de spitsrichting extra ritten nodig zijn, zoals op bijvoorbeeld de Qliner 300, 309, 312 en lijnen 40/140 e.d., maar bijvoorbeeld ook lijn 63) kunnen vervallen om andere ritten bij de betreffende vervoerder in te zetten die thans zonder passagiers rijden. Gedachte is bijvoorbeeld om 's morgens van Groningen naar Zoutkamp en 's middags van Zoutkamp naar Groningen hiermee ook een halfuurdienst te kunnen bieden.

| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Meer aanbod van ritten op meer gewenste momenten. |
| Financiële gevolgen | Geen |

Passende businzet

Op basis van de ontwikkeling van gebruik van het busvervoer wordt de komende periode nog bezien waar ritten uitgevoerd kunnen gaan worden met kleinere bussen, van vast naar LijnBelBus kunnen en waar eventueel ritten juist met grotere bussen moeten worden uitgevoerd.

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

Betrouwbare vertrektijden

Bij het tot stand komen van de dienstregeling 2014 en 2015 is veel aandacht geschonken aan het verdergaand betrouwbaarder maken van de dienstregeling. Waar nodig zijn vertrektijden van bussen aangepast om de kans op het te vroeg vertrekken van bussen te verkleinen en te laat vertrekken van bussen te verminderen. Tijdens de totstandkoming van de dienstregeling 2016 zal aandacht worden besteed aan het betrouwbaar houden van de dienstregeling, waarbij waar mogelijk in overleg met wegbeheerders oplossingen worden gezocht voor verbeterde doorstroming van het busvervoer.

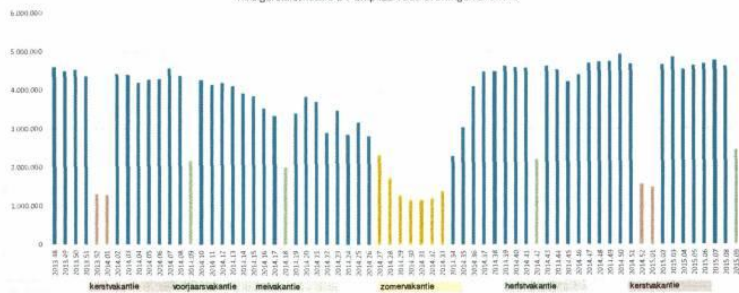


| | |
|---------------------|--|
| Reizigers gevolgen | De betrouwbaarheid van de bus vergroot |
| Financiële gevolgen | Nog niet bekend |

Zomervakantie

Overwogen is voor te stellen de vakantiedienstregeling te beperken van de huidige 7 weken naar de 6 weken van de basis- en middelbare scholen. Gezien de kosten van bijna 400.000 euro en het al sterk gedaalde gebruik van de bussen door met name middelbare scholieren en studenten, is het voorstel toch ook in de week voor de zomervakantie de zomervakantiedienstregeling te rijden. In 2015 zullen hierbij echter wel meer extra ritten worden ingezet op met name scholierenlijnen, Q-link lijnen en Qliners. Deze inzet zullen wij na evaluatie hoogstwaarschijnlijk ook in 2016 toepassen.

Reizigerskilometers OV-chipkaart bus Groningen Drenthe



| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Geen ten opzichte van de huidige situatie. |
| Financiële gevolgen | Geen voor zover evenveel extra ritten in 2016 worden ingezet als in 2015. |

Collegiebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

Kerstvakantie

Op zowel de Q-link lijnen, stadslijnen Groningen en lijn 140 rijden bussen in de kerstvakantie op werkdagen de kleine vakantiedienstregeling. De overige lijnen rijden de zomervakantiedienstregeling. Aangezien het gebruik van de bussen in de kerstvakantie veel meer lijkt op het gebruik in de kleine vakanties (zie onderstaande grafiek), stellen wij voor op alle lijnen in de kerstvakantie de kleine vakantiedienstregeling te rijden.

Voornaamste wijziging is dan dat hiermee met name Qlinerlijnen vaker rijden, zoals de Qliners tussen Emmen en Groningen die dan vier keer per uur rijden i.p.v. twee keer per uur.

In de afgelopen kerstvakantie heeft lijn 140 tussen Delfzijl – Appingedam – Ten Boer – Groningen voor het eerst de nieuwe kleine vakantiedienstregeling gereden met overdag elk half uur een bus i.p.v. alleen in de spits. Het aantal incheckers per dag lag bijna 60 procent hoger dan een jaar eerder met gemiddeld 977 incheckers per dag.



| | |
|---------------------|--|
| Reizigers gevolgen | Meer reismogelijkheden op werkdagen in de kerstvakantie. |
| Financiële gevolgen | Netto meerkosten 125.000 euro |

Versterking buurtbussen

In 2014 is ruim 120.000 euro uitgegeven aan inzet van versterkingsbussen voor buurtbusritten. Dit zijn 1 tot 4 extra busjes die met name in de wintermaanden bij bepaalde ritten op bepaalde lijnen meerijden omdat de buurtbus zelf onvoldoende capaciteit biedt. In januari 2015 is alweer ruim 50 procent meer versterkt in vergelijking tot dezelfde maand in 2014.

Dat zo veel extra busjes moeten rijden voor bepaalde buurtbussen komt met name doordat per abus het maandabonnement niet juist geprijsd is. Waar een enkele reiskaartje van 2 euro voor de meeste reizen al goedkoop is in vergelijking tot de OV-chipkaart op saldo, kost het maandabonnement slechts 15 enkele reizen (30 euro). Bij reizen op saldo is deze factor ongeveer bij 30 enkele reizen. Ouders besluiten hierdoor sneller om hun schoolgaande zoon/dochter een abonnement van 30 euro te geven zodat hun zoon of dochter de betreffende maand niet hoeft te fietsen c.q. dat hun zoon of dochter in dat geval een duurdere reguliere bus niet hoeft te nemen als tussen Stadskanaal en Gieten.

Om de versterkingskosten voor de buurtbus niet verder te laten toenemen maar te beperken, is het voorstel het tarief van het maandabonnement de komende jaren jaarlijks met 10 euro te verhogen.

| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Het tarief van het maandabonnement wordt jaarlijks 10 euro duurder. |
| Financiële gevolgen | Verwachting is dat de opbrengsten ongeveer gelijk blijven door de hogere opbrengsten van reizigers die het abonnement blijven kopen en de mindere opbrengsten van reizigers die voortaan op de fiets blijven gaan. Verwachting is dat de versterkingskosten in 2015 met ongeveer 10.000 euro zullen afnemen. |

Vergroten eenvoud corridors

In het najaar willen wij nadere invulling gaan geven aan de wijze waarop de invulling van verscheidene lijnen op bepaalde corridors als Groningen Hoofdstation – UMCG – Oosterparkwijk en Assen Station – Mandemaat kunnen vormgeven/communiceren.

| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Betere informatie over verscheidene lijnen op 1 corridor. |
| Financiële gevolgen | N.v.t. |

LijnBelBus

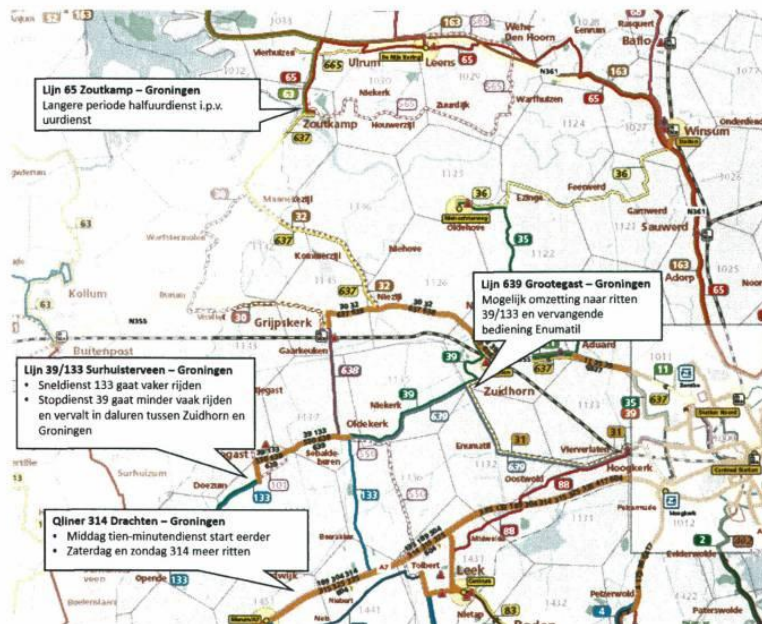
De LijnBelBus biedt een vraagafhankelijke toevoeging aan de basisdienstregeling op een aantal lijnen. In 2009 is gestart met LijnBelBus van 7 tot 24 uur, inmiddels blijkt het gebruik aan de dagranden zodanig beperkt te zijn dat continuering niet gewenst is. Bovendien is op een aantal lijnen het reguliere gebruik zover teruggelopen dat er alleen maar LijnBelBus over is gebleven. LijnBelBus wordt tegen regulier OV-tarief geboden, Regiotaxi kent als vraagafhankelijk OV een hoger tarief. Op lijnen waar alleen nog maar een vraagafhankelijk LijnBelBus wordt geboden stellen wij daarom voor de LijnBelBus te beëindigen, reizigers hebben als alternatief de Regiotaxi.

Per dienstregeling 2017 stellen wij voor de bediening van de onderstaande LijnBelBuslijnen te beëindigen. Reizigers kunnen als alternatief reizen met de Regiotaxi. Ook bieden wij gemeenten hierbij de kans om voor start van de dienstregeling van 2017 een eventueel alternatief te regelen.

- LijnBelBus 5, 6 en 7 in Emmen (in overleg met gemeente Emmen zal een heroriëntatie plaatsvinden naar de routevoering van de overige stadslijnen)
- LijnBelBus 38 Echten – Hoogeveen
- LijnBelBus 46 Ruinen – Dwingeloo
- LijnBelBus 53 Gieten – Rolde
- LijnBelBus 18 Lewenborg – Meerstad (Q-link 5 zal gaan rijden naar P+R Meerstad)
- LijnBelBus 30/32 Zuidhorn – Munnekezijl
- LijnBelBus 48 Winschoten – 't Waar
- LijnBelBus 49 Siddeburen – Zuidbroek
- LijnBelBus 71 Alteveer – Veendam
- LijnBelBus 261 Opwierde – Damsterheerd
- LijnBelBus 811 Vlagtwedde – Bad Nieuweschans
- LijnBelBus 817 Finsterwolde – Bad Nieuweschans

| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Gemiddeld wordt in 4,1 procent van de reismogelijkheden daadwerkelijk gebruik gemaakt van reismogelijkheden op bovenstaande LijnBelBussen. In een aantal gevallen moet met Regiotaxi worden gereisd in plaats van met LijnBelBus, op andere plekken wordt de bediening juist overgenomen door streeklijnen op iets grotere afstand. De nadere uitwerking van de maatregelen zal voor de dienstregeling 2017 worden voorbereid. |
| Financiële gevolgen | De kosten van bovenstaande LijnBelBuslijnen kwamen in 2014 op ruim 120.000 euro. |

Provincie Groningen west



Drachten – Groningen (Qliner 314)

Qliner 314 trekt elk jaar weer meer reizigers. Om deze reizigersgroei op te vangen zet Arriva Touring gericht langere Qlinerbussen in, worden versterkingsbussen ingezet en wordt waar nodig extra ritten in de dienstregeling opgenomen. Voor 2016 is het voorstel voor Qliner 314:

- De 10-minutenfrequentie op werkdagen buiten vakantieperiodes vanaf Groningen Hoofdstation op werkdagen in de middag te starten vanaf 14:49 uur i.p.v. 15:19 uur.
- Op zaterdag eerder te starten met rijden: eerste aankomst in Groningen om 9:16 uur i.p.v. thans om 10:16 uur.
- Op zondag eerder te starten met rijden: eerste aankomst in Groningen om 12:16 i.p.v. thans om 16:16 uur.

| | |
|---------------------|--|
| Reizigers gevolgen | Op werkdagen een extra rit, op zaterdag en zondag een hogere frequentie tussen Drachten en Groningen (combinatie 304-314 twee keer per uur) gedurende de openingstijden van de winkels in Groningen. |
| Financiële gevolgen | Netto extra kosten 35.000 euro |

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

Zoutkamp – Groningen (lijn 65)

Lijn 65 kent een hoog gebruik, met name in de spitsuren. Vanuit Zoutkamp naar Groningen houdt de hoge spitsfrequentie al om 8:17 uur op. Dit leidt tot overvolle bussen én versterking op de rit van 8:17 uur naar Groningen. Daarom stellen wij voor om 8:47 uur een rit toe te voegen naar Groningen. In de andere richting gaat het om een extra rit om 7:33 uur uit Groningen naar Zoutkamp.

| | |
|---------------------|--|
| Reizigers gevolgen | Klanten krijgen in de late ochtendspits een extra reismogelijkheid naar Groningen. In de andere richting wordt een extra rit geboden die interessant is voor reizigers naar het UMCG, de scholen bij Kardinge én het Hogeland College in Wehe den Hoorn. |
| Financiële gevolgen | Deze maatregel kan budgetneutraal uitgevoerd worden |

Surhuisterveen – Groningen (lijn 39/133/639)

De basislijn op deze corridor is thans lijn 39. Deze ontsluit alle onderliggende dorpen. Uit herkomst – bestemming analyses is gebleken dat dit vervoeraanbod niet in overeenstemming is met de werkelijke reisbehoefte. Veel klanten reizen vanuit het lint Surhuisterveen – Grootegast – Sebaldeburen naar Groningen Centrum en Hoofdstation. Deze groep heeft in de spits een aantrekkelijk alternatief in de vorm van lijn 133. In de daluren is de reistijd met lijn 39 echter 20-25 minuten langer. De verbinding via Zuidhorn wordt vooral veel gebruikt door studenten van en naar Zernike en door scholieren vanuit Vinkhuizen. Deze reizen veelal naar het traject waar ook lijn 133 rijdt. Voor hen blijven snelle alternatieven voorhanden.

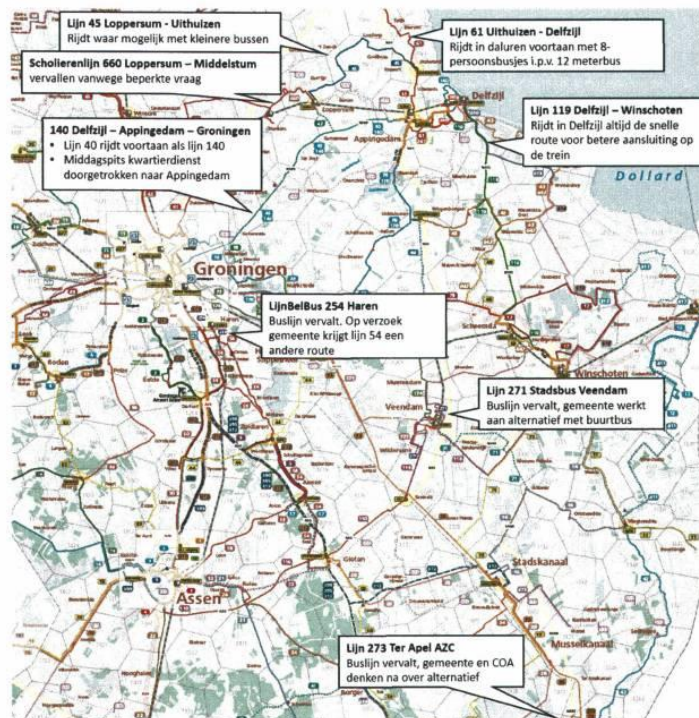
Voorstel is dan ook het vervoersaanbod als volgt aan te passen:

- Uitbreiding tot een basisuurdienst van lijn 133 op werkdagen buiten de vakantie van globaal 6:30 tot 18:00 uur, met in de ochtendspits een halfuurdienst naar Groningen en 's middags vanaf Groningen.
- In de ochtendspits behoud van huidige dienstregeling op lijn 39, in de middagspits van een halfuurdienst naar een uurdienst.
- Op werkdagen in de daluren (tussen 10:00 en 14:00 uur) inkorten van lijn 39 tot het traject Surhuisterveen – Zuidhorn v.v. Klanten naar Zernike en de binnenstad van Groningen behouden een overstap op lijn 11. Klanten naar het Hoofdstation in Groningen kunnen overstappen op de trein. Klanten vanuit Surhuisterveen, Grootegast en Sebaldeburen kunnen ook met lijn 133 reizen naar Groningen. Voor De Held stellen wij voor een deel van de ritten van lijn 6 hiernaartoe te leiden. Zie hiervoor de voorstellen voor de stadsdienst Groningen.
- In de weekenden een ongewijzigde dienstregeling van ongeveer een keer per uur lijn 39.
- Tussen Surhuisterveen en Sebaldeburen bieden de lijnen 39 en 133 gezamenlijk een halfuurdienst.

Voor lijn 639 onderzoeken wij of deze lijn geïntegreerd kan worden in lijn 133/39 waarbij voor Enumatil een meer op de vraag afgestemd vervoeraanbod geboden zal worden.

| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Klanten uit Surhuisterveen, Opende, Korhorn, Grootegast en Sebaldeburen krijgen op werkdagen overdag meer en snellere verbindingen met Groningen. Klanten uit Niekerk en Oldekerk hebben in de middagspits voortaan één verbinding per uur met Groningen. In de daluren dienen klanten vanuit deze plaatsen voortaan over te stappen te Zuidhorn. |
| Financiële gevolgen | Doordat lijn 133 minder een kortere reistijd heeft dan de huidige lijn 39, kunnen voor dezelfde kosten meer ritten geboden worden. Daarom kan dit voorstel bijna budgetneutraal worden doorgevoerd. De netto meerkosten bedragen ongeveer 15.000 euro. |

Provincie Groningen oost



Ter Apel (lijn 273)

Lijn 273 rijdt tussen Ter Apel busstation en het AZC met een midibus in aansluiting op lijn 73. Van lijn 273 wordt met name gebruik gemaakt door asielzoekers die tijdelijk in Ter Apel/AZC wonen en bezoekers van het AZC. Op 20 juni 2014 heeft het dagelijks bestuur OV-bureau het besluit genomen om lijn 273 te laten vervallen per dienstregeling 2016. Dat besluit is zo vroeg genomen zodat gemeente en COA voldoende voorbereidingstijd hebben voor de eventuele introductie van een alternatief aanvullend vervoersysteem. Op verschillende momenten heeft hierover al overleg plaatsgevonden met gemeente en COA. Eind maart is er vervolgerleg met het COA/gemeente over een alternatief vervoerconcept.

| | |
|---------------------|---------------------------------------|
| Reizigers gevolgen | Afhankelijk van de inzet gemeente/COA |
| Financiële gevolgen | Netto besparing 155.000 euro |

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

Stadsbus Haren (LijnBelBus 254)

Op 20 juni 2014 heeft het dagelijks bestuur OV-bureau besloten de stadslijn Haren om te zetten naar LijnBelBus per dienstregeling 2015 en te laten vervallen per dienstregeling 2016. Dat besluit is zo vroeg genomen zodat gemeente en/of de samenleving voldoende voorbereidingstijd hebben voor de eventuele introductie van een alternatief aanvullend vervoersysteem.

Op verzoek van de gemeente Haren stellen wij gezamenlijk voor de route van de 'nieuwe' streeklijn 51 Groningen – Onnen – Zuidlaren – Assen via de Kerklaan in Haren te laten rijden. Meer informatie hierover is opgenomen op pagina 18.

| | |
|---------------------|------------------------------|
| Reizigers gevolgen | Zie voorstel op pagina 18. |
| Financiële gevolgen | Netto besparing 40.000 euro. |

Stadsbus Veendam (lijn 271)

In 2013 is de Servicebus Veendam (15-persoonsbus) vervangen door een stadslijn met een toegankelijke 8-persoonsbus. Het dagelijks bestuur OV-bureau heeft in juni 2014 besloten uiterlijk in december 2015 te stoppen met deze stadslijn. Eerder heeft het OV-bureau aangeboden deze lijn te vervangen door een buurtbus-achtig concept met een lage vloerbus (8-persoons). In februari j.l. heeft de gemeente uitgesproken dat ze een dergelijk concept van OV prefereren boven andere concepten van (besloten) vrijwilligersvervoer. Op dit moment wordt een brede werkgroep geformeerd vanuit de samenleving om te komen tot een stadsdienst met vrijwilligers per december a.s.

| | |
|---------------------|---------------------------------------|
| Reizigers gevolgen | Geen |
| Financiële gevolgen | Netto besparing omstreeks 90.000 euro |

Uithuizen – Appingedam – Delfzijl (lijn 61)

Lijn 61 wordt doordeweeks/overdag uitgevoerd met grote bussen (uurdienst), daarbuiten met kleinere bussen. De bezetting van de grote bussen tussen Delfzijl en Uithuizen in de daluren is gering (maximaal 6 personen per rit). Een ander aandachtspunt is de krappe aansluiting die lijn 61 biedt op de trein te Appingedam. Het voorstel is:

- Het vervangen van een aantal grote bussen door 8-persoons bussen in de daluren;
- Het strekken van lijn 61 ter hoogte van Uithuizen (Streeksterweg) ten koste van twee haltes; het aantal instappers bedraagt een enkeling per dag, alternatieve halte op maximaal 1.000 meter afstand;
- De tijdswinst van de lijnstrekking wordt ingezet om de aansluiting in Appingedam robuuster te maken

| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Voor een enkeling grotere halteafstand; voor tientallen een betrouwbaarder treinaansluiting te Appingedam |
| Financiële gevolgen | Netto minderkosten € 50.000,- |

Loppersum – Holwierde (lijn 45)

In de brede spits rijden op lijn 45 midibussen. Reizigersaantallen laten het toe een deel van de midibussen te vervangen door 8-persoonsbussen.

| | |
|---------------------|---------------------------------------|
| Reizigers gevolgen | geen |
| Financiële gevolgen | Netto besparing ongeveer 30.000 euro. |

Delfzijl – Appingedam – Ten Boer - Groningen (lijn 40/140)

Q-Link 3 gaat doorrijden naar de nieuwe keerlus bij Ruischerbrug. Hiermee ontstaat een goede aansluiting tussen lijn 3 en lijn 140. Omdat lijn 3 wordt verlengd, stellen wij voor de ritten van lijn 40 om te zetten naar lijn 140. Klanten naar Lewenborg, Kardinge en Ulgersmaborg kunnen overstappen bij de halte Ruischerbrug. Doordat de ritten van lijn 40 ook als 140 gaan rijden zal een eenduidiger vervoersaanbod ontstaan met in de ochtendspits een 10-minutenfrequentie van Appingedam naar Groningen en 's middags een 15-minutenfrequentie tussen Groningen en Appingedam. Nu rijden 4 ritten per uur in de middag van Groningen naar Ten Boer en zijn extra versterkingsbussen nodig tussen Groningen – Ten Boer – Appingedam.

Binnenkort zal onder klanten een herkomst – bestemming onderzoek plaatsvinden. Dit om te onderzoeken of de huidige routevoering binnen de stad Groningen het best aansluit bij de klantbehoeften, of dat alternatieve routes aantrekkelijker zijn.

| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Reizigers vanuit Appingedam/Ten Boer naar Lewenborg/Kardinge krijgen een dagdekkende verbinding met overstap bij Ruicherbrug. De rechtstreekse buslijn 40 vervalt op deze route. Klanten tussen Appingedam, Ten Boer en Groningen krijgen in de middagspits meer reismogelijkheden. |
| Financiële gevolgen | 30.000 euro meerkosten |

Delfzijl – Winschoten (lijn 119)

Op dit moment is de aansluiting van lijn 119 uit Delfzijl op de trein in Scheemda niet haalbaar. Door de rechtstreekse bediening van het ziekenhuis te Delfzijl met lijn 119 te laten vervallen kan deze aansluiting wel worden gerealiseerd. Daarnaast kan hierbij de aansluiting vanaf de trein in Delfzijl ruimer worden gemaakt. Bezoekers aan het ziekenhuis (5 a 10 per dag) kunnen in Delfzijl overstappen op lijn 245 die bij de voordeur van het ziekenhuis stopt. Hiervoor worden de vertrektijden van lijn 245 met een half uur verschoven.

| | |
|---------------------|--|
| Reizigers gevolgen | Klanten hebben voortaan in Scheemda een overstap vanuit de trein uit Groningen op lijn 119 naar Wagenborgen en Delfzijl. In omgekeerde richting is deze aansluiting al mogelijk. Hiervan maken ongeveer 15-20 klanten per dag gebruik. Klanten (5-10 per dag) die reizen naar het ziekenhuis in Delfzijl dienen in Delfzijl over te stappen op lijn 245. |
| Financiële gevolgen | Netto minderkosten € 10.000,- |

Middelstum - Loppersum (lijn 660)

Deze lijn bestaat uit een tweetal ritten die aansluiten op de lestijden van de school in Middelstum. Vanwege het lage gebruik (0 tot maximaal 3 instappers per rit) is het voorstel deze lijn te laten vervallen.

| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Reizigers hebben als alternatief o.a. de trein en/of fiets. De verbinding station Stedum – Middelstum is 5 kilometer. |
| Financiële gevolgen | Netto besparing 12.000 euro. |

Provincie Drenthe noord



Gieten – Assen (lijn 53, 110)

Omdat lijn 110 in Assen niet aansluit op de Intercity's rijden sinds enkele jaren spitsritten op lijn 53 Gieten – Rolde Kerkbrink - Assen die wel aansluiten op deze treinen. Dagelijks maken minimaal vijf personen van OV-knooppunt Gieten naar station Assen gebruik van deze ritten. Deze reisdrevingen vormen de meerderheid (circa 60 %) van alle reisdrevingen op lijn 53. Voorstel is de vaste ritten op lijn 53 om te zetten in ritten met midibus op lijn 110 (Gieten – Assen via de N33). Op lijn 53 worden daarvoor in de plaats LijnBelBus-ritten ingelegd tussen Gieten en Rolde.

| | |
|---------------------|--|
| Reizigers gevolgen | Het aantal reismogelijkheden wordt geconcentreerd op lijn 110. Het aanbod wordt daarmee eenvoudiger. Reizigers van/naar Anderen (0 tot 2 per dag) moeten in de spits weer van tevoren reserveren; in de daluren was dat al zo. |
| Financiële gevolgen | Verwachting is dat deze maatregel kostenneutraal kan worden doorgevoerd. |

Collegiebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

Stadsbussen Assen (lijn 1, 2, 3, 4, 5 en 12)

Op 20 juni 2014 heeft het DB OV-bureau besloten stadslijnen in Assen te laten vervallen per dienstregeling 2016. Dat besluit is zo vroeg genomen zodat gemeente en/of de samenleving voldoende voorbereidingstijd hebben voor de eventuele introductie van een alternatief aanvullend vervoersysteem. Gemeente Assen onderzoekt welke alternatieven zij al dan niet willen gaan inzetten voor de te vervallen lijnen:

- Assen lijn 2/12 M.L. Kingweg – Peelo – Pittelo – Station – Ziekenhuis
- Assen lijn 3 Station – Vredeveld
- Assen lijn 5 Selma Lagerlöflaan – Noorderpark/De Lariks (LijnBelBus)

Stadslijnen 1, 4, 12 M.L. Kingweg – Marsdijk – Station – Ziekenhuis – Mandemaat – TT-circuit wordt een nieuwe gekoppelde lijn 1 en zorgt voor goede bereikbaarheid van verschillende scholen en bedrijven. De exacte route wordt nog nader onderzocht. Op een groot deel van de route verlicht deze lijn de drukte in streekbussen. Op deze lijn zullen daarom op werkdagen i.p.v. midibussen weer 12 meterbussen gaan rijden.

| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Deze zijn afhankelijk van de te maken keuzes door de gemeente Assen. De bereikbaarheid van scholen en bedrijven verbeterd door inzet van grote bussen op de nieuw lijn 1 tussen Marsdijk – Station – Mandemaat – TT-circuit en biedt voor reizigers van Mandemaat/TT-circuit aansluiting op de Intercity van/naar Zwolle. |
| Financiële gevolgen | Netto meerkosten 175.000 euro |

Assen/Gieten – Annen – Zuidlaren – Groningen (lijn 54, 57, 58)

Per dienstregeling 2015 is de inzet van lijn 58 op zaterdagen beperkt tot Assen – Annen en is aangekondigd dat voor dienstregeling 2015 deze verbinding verdergaand kan worden geoptimaliseerd.

Uit het gebruik blijkt dat tussen Haren en Groningen over de Hereweg overdag een kwartierdienst nodig is. Ten zuiden van Haren is een halfuurdienst nodig richting De Punt en Assen, maar is richting Annen en Zuidlaren via Noord- en Midlaren een uurdienst voldoende. Buiten de spitsuren is de bezetting op dat traject bovendien niet groter dan vijftien personen. Tussen Gieten en Annen is de bezetting op lijn 54 zelfs zeer beperkt: tussen de 0 en 2 personen. Op het traject Annen – Assen van lijn 58 ligt de bezetting in de daluren tussen 5 en 10 personen per rit.

Wij stellen dan ook voor de lijnen 54 en 58 samen te voegen tot de nieuwe lijn 51 die de route Groningen HS – Haren – Onnen – Noordlaren – Midlaren – Zuidlaren – Annen – Gasteren – Assen krijgt. De doorgaande ritten van Groningen via Onnen naar Gieten komen te vervallen. Op de nieuwe lijn geldt het volgende aanbod.

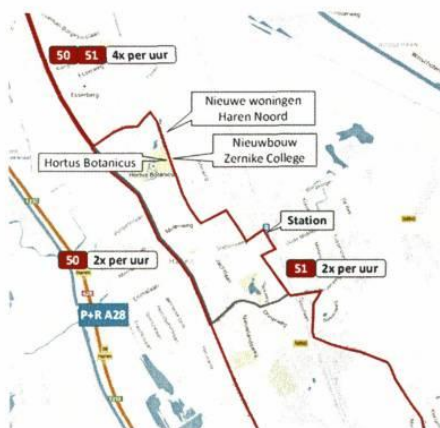
- In de spitsuren buiten vakanties een halfuurdienst Groningen – Onnen, waarvan een tot twee keer per uur doorgaand naar Zuidlaren, Annen en Assen.
- In de daluren en vakanties een halfuurdienst Groningen – Onnen met een grote bus. Op het traject Onnen – Zuidlaren – Annen – Assen rijdt in de daluren ieder uur een 15-persoonsbus. De grote bus en de 15-persoonsbus sluiten in Onnen op elkaar aan.
- Op het traject Gieten – Annen rijdt in de spits ieder uur een kleine bus als lijn 57 aansluitend op lijn 51 van/naar Groningen. In de daluren wordt hier een LijnBelBus geboden.
- Omdat de halte Annen Oprit N34 sinds dienstregeling 2015 ook weer in de daluren wordt bediend, vervalt voor lijn 57 het routedeel Annen – Anloo.

Route in Haren

In de huidige situatie is Haren bediend met de LijnBelBus 254, de P+R verbinding naar Groningen vanaf P+R Haren aan de A28 en met de lijnen 50, 54 en 58 via de Rijksstraatweg. Op verzoek van de gemeente Haren hebben wij met Qbuzz en de gemeente Haren onderzocht of de 'nieuwe' lijn 51 via de nieuwe locatie van het Zernike College, de nieuwbouwlocatie Haren Noord en het station kan gaan rijden. Deze nieuwe route lijkt mogelijk zonder extra reistijd. De voorgestelde route takt bij de Dilgtweg af van de Hereweg, volgt daarna de

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

Kerklaan, Kromme Elleboog en de Oosterweg. Het station wordt bediend via nieuwe haltes die nog worden gerealiseerd. Daarna rijdt lijn 51 via de Middelhorsterweg om bij de Waterhuizerweg de bestaande route naar Onnen en te pakken. De gemeente treedt met direct aanwonenden in overleg over de nieuwe route en bij voldoende draagvlak wordt deze daadwerkelijk in de dienstregeling opgenomen. Het alternatief is dat de bestaande route van lijn 54 voor lijn 51 blijft gelden.



De voorgestelde routewijziging heeft gevolgen voor de frequentie van bestaande haltes langs de Rijksstraatweg. De frequentie op de haltes Dilgtweg (56 check-ins per werkdag), Botanicuslaan (22), Raadhuisplein (155), Julianalaan (42) en Hertenaan (90) gaat terug van een kwartierdienst naar een halfuurdienst. De bestaande haltes Jagerskampen (geen check-ins) en Molenkampsteeg (8 check-ins) komen helemaal te vervallen. De verwachting is dat het aantal gebruikers van de halte Hertenaan flink zal dalen als het Zernike College is verhuisd naar de nieuwe locatie Kerklaan.

Route Onnen / Glimmen

Door deze wijziging zullen alle ritten van lijn 51 gaan rijden via Onnen, hiermee krijgt Onnen i.p.v. een uurdienst een halfuurdienst op werkdagen. Voor Glimmen vervalt hiermee een bus per uur op werkdagen en houdt zij twee keer per uur lijn 50 over. Overwogen wordt nog om in de avonduren en op zondag 1 keer per uur lijn 50 Groningen – De Punt – Assen en 1 keer per uur lijn 51 Groningen – Onnen te bieden.

| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Reizigers van onder meer Annen en Zuidlaren naar Haren stappen in de daluren over in Onnen met een overstaptijd van maximaal 3 minuten. Dagelijks gaat het om gemiddeld 20 reizigers. Dat geldt ook voor de circa 5 reizigers per dag die in de daluren van/naar Noordlaren en Midlaren reizen. Reizen tussen Annen, Zuidlaren en Groningen kan sneller, vaker en gemakkelijker met Q-link 5. Reizigers uit Eext stappen in Annen over op Q-link; dit zijn er minder dan 5 per dag. |
| Financiële gevolgen | Netto besparing ongeveer 150.000 euro |

Knooppunt Gieten

Op OV-knooppunt Gieten komen meerdere buslijnen gelijktijdig samen om onderling een overstap te bieden, de zogenoemde 'synchrone knoop'. Naast deze vaste tijden die de hele dag gelden, rijden veel extra bussen op de routes vanuit Emmen en Stadskanaal via Gieten naar Groningen en terug. Tussen Gieten en Groningen rijden hierbij bussen in de spits achter elkaar aan. Het vasthouden aan de 'synchrone knoop' leidt in de spits tot problemen. Door filevorming rond knooppunt Gieten lopen bussen vertraging op en gaan aansluitingen niet altijd goed. Wij onderzoeken of het toegevoegde waarde heeft om de Qliners Emmen/Stadskanaal – Gieten – Groningen (lijnen 300, 305, 312) in de spitsuren meer gelijkmatig over het uur te verdelen, zodat er op het drukke traject tussen Gieten en Groningen een gelijkmatig aanbod ontstaat van bijvoorbeeld iedere vijf

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

minuten een bus. Voor de verbinding met Groningen kan de synchrone knoop dan in de spitsuren worden losgelaten. Voor een betrouwbare aansluiting verwijzen wij reizigers dan naar een bus die vijf minuten eerder of later vertrekt. Het nadeel is dat de vertrektijden niet over de hele dag hetzelfde zijn.

Emmen – Borger – Gieten – Groningen (Qliner 300, 305)

Het gebruik van de Qlinercorridor Emmen – Groningen groeit elk jaar door met in 2014 een groei van 13 procent van het aantal reizigerskilometers. Voor dienstregeling 2016 stellen wij voor:

- Op zaterdag, zondag en feestdagen Qliner 300 twee keer per uur te rijden vanaf 9 uur 's morgens. Thans start de halfuurdienst op zaterdag om 10 uur en op zondag en feestdagen om 13 uur.
- Op werkdagen in de ochtendspits twee ritten Qliner 305 toe te voegen van Emmen naar Groningen om 6:53 en 7:23 uur. Deze ritten vervangen versterkingsbussen die nu worden ingezet.
- Op werkdagen buiten de zomervakantie op Qliner 305 een rit aankomend in Emmen om half zeven, zodat vanuit Borger en Gieten aansluiting ontstaat op een trein eerder richting Zwolle.

De Qliners 300, 305, 309, 312 en Q-link lijn 5 halteren allen bij de halte Ketwich Verschuurbrug aan de A28. Met name in de spits levert dit vaak veel vertraging op voor deze buslijnen. Voorstel is Qliner 305 voorlopig niet meer te laten halteren bij deze halte, reizigers hebben als alternatief de overige Qliners en Q-linklijn voor de halte Ketwich Verschuurbrug. Thans stapt 4 procent van de reizigers (45 personen) op een werkdag hier uit. Het aantal instappers ligt op ongeveer 3 procent (35 instappers).

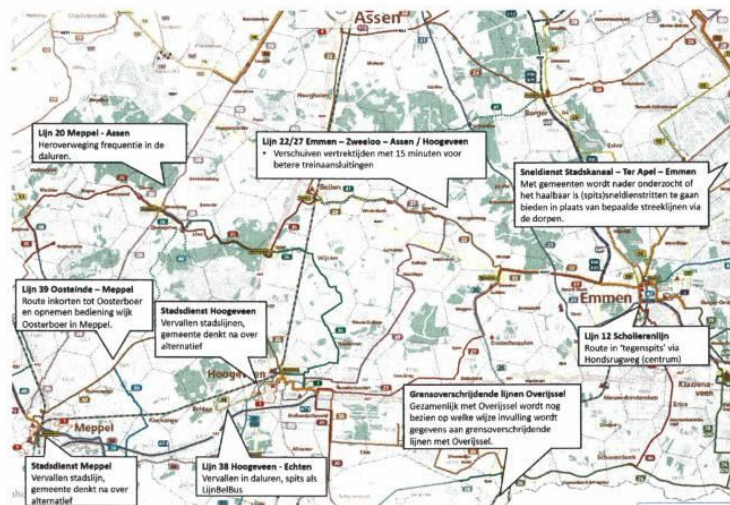
| | |
|---------------------|--|
| Reizigers gevolgen | Extra reismogelijkheden op verschillende momenten tussen Groningen via Gieten en Borger naar Emmen en terug. Grotere betrouwbaarheid dienstregeling Qliner 305. Voor halte Ketwich Verschuurbrug zullen reizigers gebruik moeten gaan maken van bijvoorbeeld Qliner 300 i.v.m. Qliner 305 die deze halte gaat overslaan. |
| Financiële gevolgen | Netto meerkosten 35.000 euro. |

Assen – Groningen (Qliner 309)

Het gebruik van Qliner 309 tussen Assen en Groningen is in 2014 wederom gegroeid. In 2014 hebben reizigers met de OV-chipkaart 14 procent meer kilometers afgelegd, waarbij veruit de grootste groei is gerealiseerd door reizigers met de OV-chipkaart op saldo. In januari en februari 2015 is de groei wederom 14 procent. Voorstel voor Qliner 309 is de frequentie tussen 10 en 13 uur te verhogen van 2 naar 4 keer per uur, zodat van 7 tot 18 uur minimaal 4 keer per uur een Qliner rijdt tussen Assen Kloosterveen – Rondweg – Marsdijk – Groningen. In de zomervakantie blijft de frequentie 2 keer per uur.

| | |
|---------------------|--|
| Reizigers gevolgen | Op werkdagen buiten de zomervakantie elk kwartier een Qliner tussen de buitenwijken van Assen en Groningen. Verbeterde overstapmogelijkheden bij de halte M.L. Kingweg en Maria in Campislaan in Assen op overige stads- en streeklijnen. |
| Financiële gevolgen | De netto extra kosten (kosten minus opbrengsten) zijn bij 4 nieuwe reizigers per extra rit 130.000 euro. T.o.v. het totaal aantal reizigers is hiervoor een reizigersgroei nodig van 2,5 procent. Bij een reizigersgroei van 5 procent zijn de kosten volledig gedekt. |

Provincie Drenthe zuid



Stadslijnen Hogeveen en Meppel

De stadslijnen van Meppel (lijn 1 Berggierslanden – Station – Oosterboer) en Hogeveen (lijn 1 Station – Trassel/Schutlanden en lijn 2 Station – Krakeel/Wolfsbos) worden in de bestaande dienstregeling uitgevoerd met midbussen, doorgaans in een halfuurdienst. Op 20 juni 2014 heeft het DB OV-bureau besloten de stadslijnen in Meppel en Hogeveen te laten vervallen per dienstregeling 2016. Dat besluit is zo vroeg genomen zodat gemeenten en/of de samenleving voldoende voorbereidingstijd hebben voor de eventuele introductie van een alternatief aanvullend vervoersysteem. Zowel de gemeente Hogeveen als Meppel is actief aan de slag om invulling te geven aan onderzoek om al dan niet te komen tot alternatieven.

| | |
|---------------------|--|
| Reizigers gevolgen | Voor reizigers die nu gebruikmaken van de stadsbussen zijn er haltes van streeklijnen in de nabijheid (gemiddeld 500 meter). In sommige gevallen kan de afstand oplopen tot anderhalve kilometer. Reizigers zullen dan waarschijnlijk meer gaan fietsen naar een belangrijke halte of het station, voor zover zij dat nu niet al doen. Reizigers die deze afstand niet zelf kunnen overbruggen, zullen waarschijnlijk meer gebruik gaan maken van wmo-vervoer of een aanvullende vorm van vervoer die vanuit de samenleving of de gemeente ontstaat. |
| Financiële gevolgen | Netto besparing omstreeks 620.000 euro |

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

Knooppunt Zweeloo (lijn 22, 27)

In Zweeloo sluiten de lijnen 27 (Hoogeveen – Zweeloo – Emmen) en lijn 22 (Assen – Beilen – Zweeloo) op elkaar aan. In zowel Assen, Beilen, Emmen en Hoogeveen bestaan goede en minder goede aansluitingen op het overige openbaar vervoer. Consumentenplatform Drenthe en chauffeurs van Qbuzz hebben verzocht de vertrektijden met ongeveer een kwartier te verschuiven zodat lijn 22 in Beilen voor reizigers van/naar Zweeloo – Westerbork beter aan kan gaan sluiten op de sprinter van/naar Zwolle.

Wij stellen dan ook voor de vertrektijden met 15 minuten te verschuiven, gevolgen zijn dat:

- De overstaptijd van de bus Zweeloo – Westerbork - Beilen op de sprinter Beilen – Zwolle afneemt van 25 tot 10 minuten. De overstaptijd op de sprinter in Beilen van/naar Assen - Groningen is nu 5 minuten en wordt 20 minuten. Uit analyse van chipkaartgegevens blijkt echter, dat er nauwelijks (minder dan 4 per dag) klanten gebruik maken van deze overstap. Deze kleine groep klanten is voortaan een kwartier langer onderweg naar Groningen. In Assen vervalt de overstap op te intercity en wordt voortaan aangesloten op de sprinter naar zowel Zwolle als Groningen.
- De overstaptijd van de bus Emmen – Zweeloo – Hoogeveen op de sprinter Hoogeveen – Zwolle afneemt van 20 naar 5 minuten.
- In Emmen gaat lijn 27 aansluiten op de stadslijnen en op de stoptrein.

De volgende afwegingen worden hierbij nog gemaakt:

- Lijn 25 (Zweeloo – Coevorden) sluit in Zweeloo aan op de lijnen 22 en 27 en in Coevorden op de trein en schooltijden. Onderzocht wordt in hoeverre in Zweeloo nog aansluitingen geboden kunnen worden zonder dat de aansluiting op schooltijden en trein in Coevorden slechter worden.
- In Hoogeveen veranderen enkele bus-bus aansluitingen. We onderzoeken of we hier verbeteringen in kunnen doorvoeren door de vertrek- en aankomsttijden van de lijnen 31/131 en 32 te herzien.
- De extra spitsritten op lijn 22 kunnen net als nu als maatwerk gebruikt worden om in de spits extra aansluitingen te bieden. Dit zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat in de spitsuren ook een aansluiting op de sneltrein in Emmen of op de sprinter naar Groningen in Beilen gerealiseerd kan worden. Een andere optie is om een halfuurdienst te bieden op de route Emmen – Zweeloo – Beilen.
- Bieden op lijn 27 Hoogeveen – Emmen in de avonduren en op zondag eens per twee uur een reismogelijkheid met een 12-meterbus, of elk uur een reismogelijkheid met een 8-persoonsbus.

| | |
|---------------------|--|
| Reizigers gevolgen | Reizigers richting Zwolle zijn voortaan via zowel Hoogeveen als Beilen 15 minuten korter onderweg. Reizigers richting Assen/Groningen 15 minuten langer. Klanten die vanuit lijn 22 in Assen overstappen op de intercity, zullen voortaan gebruik moeten maken van de overstap op de sprinter. |
| Financiële gevolgen | Neutraal |

Hoogeveen – Echten (lijn 38)

Op lijn 38 worden in de spits ritten aangeboden met een 8-persoonsbus en buiten de spits met een LijnBelBus. Ongeveer 5 reizigers per dag maken gebruik van de vaste ritten. De LijnBelBus-ritten worden vrijwel niet gebruikt. Het aanbod is hier te groot voor de beperkte vraag. Daarom stellen we voor het aanbod op lijn 38 te beperken, door alleen nog tijdens de spitsuren ritten aan te bieden als LijnBelBus. Buiten de spits zijn er te weinig reizigers om überhaupt vervoer aan te bieden.

| | |
|---------------------|--|
| Reizigers gevolgen | Reizigers van en naar Echten kunnen in de spits gebruik maken van de LijnBelBus. In de daluren is Echten alleen nog bereikbaar met de Regiotaxi. |
| Financiële gevolgen | Deze maatregel levert een besparing op van € 30.000 op jaarbasis. |

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

36 Dieverbrug – Hoogeveen, 37 Westerbork Hoogeveen en 48 Steenwijk - Havelte

De streeklijnen 36, 37 en 48 in Zuidwest Drenthe laten dalend gebruik zien. De vervoersinzet wordt in overleg met de vervoerder nader afgestemd op de vraag. Hierbij zullen geen ritten vervallen.

| | |
|---------------------|--------|
| Reizigers gevolgen | N.n.b. |
| Financiële gevolgen | N.n.b. |

Meppel – Havelte – Dieverbrug – Smilde - Assen (lijn 20)

In de spitsuren rijdt lijn 20 momenteel minimaal een halfuurdienst. In de daluren overdag, 's avonds en in het weekend rijdt lijn 20 eenmaal per 90 minuten. We overwegen om op een aantal van deze dal momenten een hogere frequentie te bieden. Vooral de middaguren op werkdagen buiten de vakanties lijken hiervoor potentie te hebben. De ritten op lijn 20 in de vroege middag zitten momenteel namelijk relatief vol.

| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Meer reismogelijkheden in de middag op werkdagen buiten de vakanties. |
| Financiële gevolgen | Netto extra kosten 120.000 euro |

Oosteinde – Meppel (lijn 39)

Momenteel rijdt lijn 39 tussen Meppel en Oosteinde, via de Wijk en Koekange. Het gebruik tussen Koekange en Oosteinde is laag. Het voorstel is dan ook om het traject tussen de provinciale weg N375 en Oosteinde te laten vervallen. In plaats daarvan, heeft lijn 39 vervolgens tijd over om in Meppel een wijk of buurt beter te bedienen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen met het opnemen van de wijk Oosterboer in de route.

| | |
|---------------------|--|
| Reizigers gevolgen | Er kan niet meer opgestapt worden tussen de haltes Oosteinde Rotonde (wel op lijn 32) en de rotonde N375. Alleen de halte Koekangerweg vervalt hierdoor. |
| Financiële gevolgen | Neutraal |

Streeklijnen grensgebied Drenthe - Overijssel (lijn 29, 30, 33)

Het OV-bureau Groningen Drenthe en provincie Overijssel hebben allebei te maken met het landelijke besluit om de BDU niet te laten meegroeiën met de kosten van het openbaar vervoer. In het grensgebied van Drenthe en Overijssel lopen enkele grensoverschrijdende lijnen waar mogelijk op exploitatie kan worden bespaard. Momenteel voert provincie Overijssel een reizigersonderzoek uit. Als de reizigersstromen uit het nu lopende onderzoek in Overijssel inzichtelijk zijn, onderzoeken wij samen met provincie Overijssel en de vervoerders welke optimalisaties het lijnennet in deze regio mogelijk zijn. De focus ligt daarbij met name op de Overijsselse lijnen 29 (Zwolle – Coevorden) en 30 (Hoogeveen – Hardenweg) en de GD-lijn 33 (Hoogeveen – Coevorden).

| | |
|---------------------|-----------|
| Reizigers gevolgen | Onbekend. |
| Financiële gevolgen | Onbekend. |

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

Route lijn 21 Emmen

Gemeente Emmen gaat de Ermerweg herinrichten. Het is op dit moment nog niet bekend of het vanaf de herinrichting nog haalbaar is om lijn 21 binnen de huidige rijtijd via de Ermerweg te laten rijden. Mocht dat niet haalbaar zijn, dan zal lijn 21 tussen Emmen Zuid en Station gaan rijden via de N34 en N381.

| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Indien lijn 21 niet meer via de Ermerweg rijdt, kunnen reizigers die in-/uitstappen bij halte aan de Ermerweg gebruikmaken van stadslijn Bargeres. In-/uitstappen voor het centrum kan bij de halte Frieslandweg en niet meer aan de Hondsrugweg. |
| Financiële gevolgen | Geen |

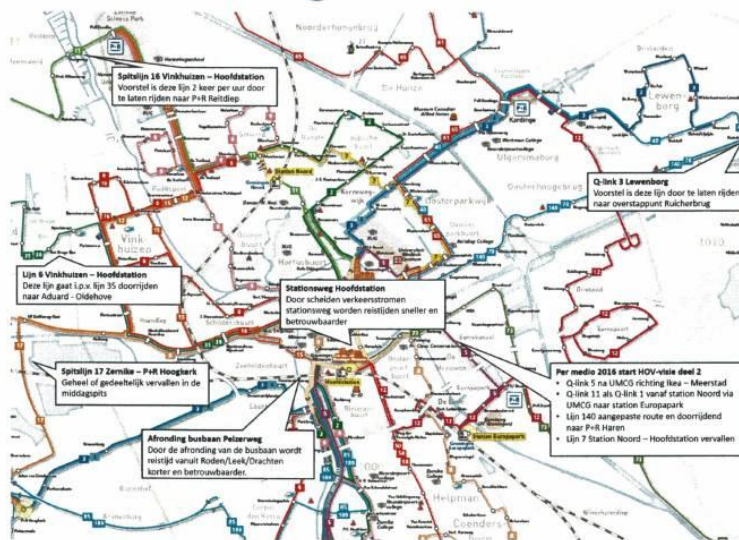
Route lijn 12 Emmen

Meerdijk is een van de beoogde P+R-locaties voor Emmen. Gemeente Emmen en OV-bureau willen bezoekers uit Klazienaveen en Duitsland verleiden om de auto in Meerdijk te parkeren en met de bus verder naar het centrum te reizen. Een rechtstreekse buslijn naar het centrum is er in de bestaande situatie niet. Meerdijk wordt bediend door lijn 26, in de spits aangevuld met lijn 12 en 600 die allebei eindigen op Meerdijk. Deze lijnen rijden tussen het station en Meerdijk via de Boermarkeweg (ziekenhuis).

Het voorstel is om bepaalde ritten op lijn 12 een andere route te geven, zodat deze het centrum kunnen bedienen. In de ochtendspits (7:30-10:00 uur) zal lijn 12 van het station langs het ziekenhuis naar Meerdijk rijden en daarna terug via de Van Schaikweg en Hondsrugweg (centrum). In de middagspits andersom. Net zoals nu rijdt lijn 12 vooralsnog niet in de daluren.

| | |
|---------------------|--|
| Reizigers gevolgen | P+R-reizigers van Meerdijk kunnen in de ochtendspits met lijn 12 rechtstreeks naar het centrum en in de middagspits rechtstreeks terug. In de daluren reist men met lijn 26 en kan men op het station overstappen op diverse lijnen naar het centrum. Voor bestaande reizigers heeft deze wijziging geen negatieve gevolgen. |
| Financiële gevolgen | De routewijziging op lijn 12 kan kostenneutraal worden gerealiseerd. Het aantal ritten blijft vooralsnog ongewijzigd. |

Stad Groningen



Algemeen

In de stad Groningen gaat in 2016 het lijnennet conform de HOV visie gestructureerd worden. Dit betekent dat de huidige Q-link groen (lijn 11) die vanaf Zuidhorn via Zernike naar het Hoofdstation rijdt wordt omgeklapt vanaf de nieuw te realiseren knoop UMCG Noord naar UMCG Zuid en station Europapark. Q-link lijn 11 rijdt nu zuidelijk via de Ebbingestraat, met de omklap zal deze in twee richtingen over het Boterdiep rijden en via de nieuw aan te leggen busbaan Kolendrift via UMCG Noord gaan rijden. Gelijktijdig wordt Q-link paars uit Zuidlaren en Annen en P+R Haren omgeklapt vanaf UMCG Zuid naar P+R Meerstad. In de HOV-visie is deze maatregel al vastgelegd.

Centraal in het netwerk is het knooppunt UMCG Noord. Hier zullen de groene, blauwe en paarse Q-link lijnen samenkomen en overstap op elkaar bieden. Voordat het lijnennet aangepast kan worden moet eerst de infrastructuur gereed zijn, zoals heringericht Boterdiep, Kolendrift, UMCG Noord, heringerichte Oostersingel, Sontbrug en P+R Meerstad. Over de termijn van uitvoering van de maatregelen heeft uitgebreide afstemming plaatsgevonden met de gemeente Groningen. Resultaat van deze afstemming is dat het totale pakket niet gereed is voor de zomer 2016, reden waarom nu nog niet de voorstellen tot in detail aan u worden voorgelegd, maar dat de maatregel op hoofdlijn zoals beschreven in de HOV visie wordt toegelicht.

Op dit moment wordt nog gekeken of de toegenomen drukte op Q-link 5 (op het gedeelte P+R Haren-Hoofdstation-Grote Markt-UMCG) waar nu versterkingsbussen rijden opgelost kan worden door de eveneens sterk gegroeide lijn 140 Delfzijl-Appingedam-Groningen te integreren. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door lijn 140 dagdekkend via UMCG Noord te laten rijden naar het hoofdstation en dan door naar P+R Haren.

Collegiebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

Bij het omklappen van Q-link groen (lijn 11) naar Europapark vervalt de noodzaak voor lijn 7 grotendeels. Een belangrijke functie van lijn 7 (Hoofdstation-UMCG Zuid-Oosterparkwijk-Station Noord) is de verbinding tussen het UMCG en Station Noord. Mede gezien de intensivering van lijn 61/65 door de Oosterparkwijk en het zeer geringe gebruik van lijn 7 in de huidige situatie wordt voorgesteld om lijn 7 dan te laten vervallen.



Concrete wijzigingen per december 2015

P+R Hoogkerk – P+R Zernike (lijn 17)

De bezetting in de middagspits tussen Zernike en P+R Hoogkerk is aan de lage kant. Een kwartierdienst sluit niet aan bij de werkelijke reisbehoefte. Veel van de gebruikers zijn student en reizen in de middag toch liever via het hoofdstation. Enerzijds wordt dit veroorzaakt door de behoefte om 's middags nog de binnenstad te bezoeken, anderzijds door het gegeven van de zitplaatskans op een bus naar Friesland van P+R Hoogkerk kleiner is dan vanaf het hoofdstation waar deze ritten beginnen. Daarom stellen wij voor de frequentie 's middags terug te brengen naar een halfuurdienst of volledig op te heffen.

| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Klanten vanaf Zernike naar P+R Hoogkerk en verder hebben voortaan 's middags slechts elk half uur een verbinding in plaats van elk kwartier. Mogelijkerwijs vervalt lijn 17 in het geheel in de middag. Klanten dienen dan om te reizen via het Hoofdstation. Dit levert een extra reistijd op van 10-15 minuten. |
| Financiële gevolgen | Netto minderkosten € 100.000,- (bij halvering frequentie) tot € 200.000,- (bij opheffing in de middag) |

Collegedebat - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

Afronding busbaan Peizerweg en scheiden verkeersstromen stationsweg Groningen

De huidige busbaan Peizerweg eindigt aan de Groninger zijde bij de Paterswoldseweg. Deze busbaan wordt verlengd naar het Emmaviaduct. Hierdoor wordt op de lijnen die via deze route rijden de reistijd met een minuut verminderd. Daarnaast zal, met name in de ochtendspits, een meer betrouwbare dienstregeling geboden kunnen worden. Door deze wijziging wordt de halte Kamerlingh Onnesstraat voortaan alleen nog door lijn 6 bediend. Zoals het er nu uitziet is de aanbesteding begin 2016 gereed met de werkzaamheden aan het afmaken van de HOV as. Mocht dit iets uitlopen dan zullen de lijnen in eerste instantie nog via de Parkweg blijven rijden.



De bussen van en naar het Hoofdstation verliezen veel tijd door de drukte op de Stationsweg. De gemeente Groningen heeft binnen het HOV-infrapakket onderzocht of het mogelijk is door kleinschalige ingrepen op de Stationsweg de doorstroming voor de bus te verbeteren. Hierbij gaat het om een iets andere rijstrookindeling op Stationsweg en Emmaviaduct, de inrichting van de verkeersregelinstallaties en dergelijke. De voorlopige inschatting is dat hiermee toch 200.000 euro op jaarbasis kan worden bespaard.

| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Klanten vanuit Leek, Roden, Drachten en P+R Hoogkerk profiteren van een snellere en meer betrouwbare verbinding met het Hoofdstation en centrum van de stad. Klanten reizend van en naar de halte Kamerlingh Onnesstraat hebben voortaan minder reismogelijkheden, of moeten reizen vanaf de haltes Parkweg (lijnen 2, 9, 85 en 189) of Paterswoldseweg |
| Financiële gevolgen | Netto minderkosten circa 300.000 euro Peizerweg en 200.000 euro Stationsstraat |

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

Q-link 3 Leek – Lewenburg

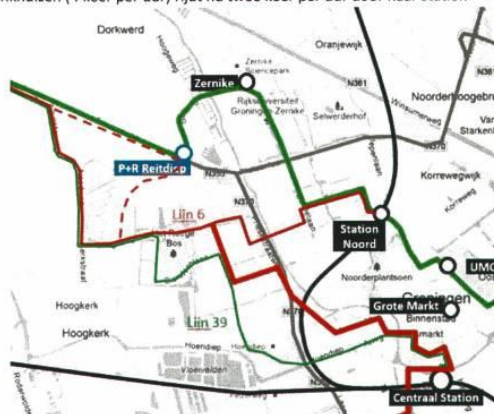
Lijn 3 eindigt momenteel bij de halte Meerpaal en zal vanaf de nieuwe dienstregeling gaan doorrijden naar de nieuwe halte Ruischerbrug. Bij de halte Ruischerbrug ontstaat de mogelijkheid over te stappen van/naar lijn 140 Delfzijl – Appingedam – Ten Boer – Groningen. De ritten van de huidige lijn 40 worden omgezet in ritten van lijn 140. In Lewenburg vervalt hierdoor de halte Dukdalf, die nu in de spits wel bediend wordt. Klanten kunnen gebruik maken van de halte Baken / Lijzijde



| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | Met een overstap op Ruischerbrug ontstaat er een frequente verbinding tussen Appingedam en Ten Boer enerzijds en Lewenburg – Kardinge anderzijds. |
| Financiële gevolgen | Netto meerkosten € 90.000,- |

Lijn 6 Vinkhuizen door naar De Held en mogelijk Oldehove

Het voorgestelde opheffen van lijn 39 in het dagdal tussen Zuidhorn en Groningen maakt dat de bediening van De Held verslechtert, nu rijden lijn 35 (Oldehove-Groningen) en 39 (Surhuisterveen-Groningen) samen een halfuursdienst. De huidige lijn 6 naar Vinkhuizen (4 keer per uur) rijdt nu twee keer per uur door naar station Noord. Voorgesteld wordt om de andere tak van lijn 6 door te trekken naar De Held, via de busluis Leegeweg, waarna doorgereden wordt naar Oldehove in plaats van lijn 35. Oldehove en Aduard worden daarmee gekoppeld aan de stadslijn 6. Gelijktijdig kunnen de extra spitsritten op lijn 6 in de vorm van lijn 16 doorrijden naar P+R Reitdiep als deze gereed is. In de verdere toekomst kan lijn 6 in De Held via de nieuwe noord-zuidroute langs P+R Reitdiep rijden. Door deze routewijziging vervallen de haltes Edelsteenlaan en Siersteenlaan voor deze ritten. Uit bezettinganalyses blijkt dat slechts een kleine groep klanten verder reist dan de halte Diamantlaan.



| | |
|---------------------|---|
| Reizigers gevolgen | De haltes Goudlaan en Siersteenlaan worden voortaan slechts 2x per uur bediend. De haltes in De Held worden voortaan overdag vaker bediend. |
| Financiële gevolgen | Neutraal |



ov bureau groningen drenthe

52

BIJLAGE



ontwerp
begroting
2016

Inhoud

| | |
|---|-----------|
| 1 Inleiding | 3 |
| 1.1 Algemeen | 3 |
| 1.2 Ontwikkelrichting | 3 |
| 1.3 Stand van Zaken 2015 | 5 |
| 1.4 Vooruitblik 2016 | 6 |
| 2 Programmabegroting | 11 |
| 2.1 Programmadoel en indicatoren voor doelrealisatie | 11 |
| 2.2 Programmabegroting bij ongewijzigd beleid | 12 |
| 2.3 Begrotingsmutaties en opbouw weerstandvermogen | 12 |
| 2.4 Programmabegroting na verwerking voorstellen en dekking | 12 |
| 2.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief | 13 |
| 3 Productenraming | 15 |
| 3.1 Productenraming: klant-reiziger | 15 |
| 3.2 Productenraming: ontwikkeling | 17 |
| 3.3 Productenraming: beheer | 20 |
| 3.4 Productenraming: informatie en analyse | 23 |
| 3.5 Productenraming: special projects | 24 |
| 3.6 Productenraming: bedrijfsvoering | 25 |
| 3.7 Productenraming: financiering | 28 |
| 3.8 Meerjarenproductenraming 2016-2019 | 30 |
| 3.9 Stand en verloop van de weerstandscapaciteit | 31 |
| 4 Paragrafen | 33 |
| 4.1 Paragraaf weerstandvermogen | 33 |
| 4.2 Paragraaf financiering | 34 |
| 4.3 Paragraaf bedrijfsvoering | 35 |
| 5 Samenstelling bestuur | 36 |
| Bijlage: Afkortingenwijzer | 38 |

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het OV-bureau Groningen Drenthe (OV-bureau) is een gemeenschappelijke regeling van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Het OV-bureau is in 2004 opgericht vanuit de gedachte dat bundeling van krachten rond het OV-opdrachtgeverschap, zowel vervoerkundig als maatschappelijk en financieel meerwaarde kan genereren voor het (openbaar vervoer in het) gebied. Het OV-bureau heeft - op basis van de kaderstellende opdracht van de moederorganisaties - de volgende doelstellingen voor het openbaar (bus)vervoer geformuleerd:

- met openbaar (bus)vervoer bijdragen aan het behouden en uitbouwen van de bereikbaarheid van steden, instellingen en voorzieningen;
- met openbaar (bus)vervoer bijdragen aan de ontsluiting van landelijk gebied, afgestemd op andere vormen van collectief personenvervoer;
- daar waar groeipotentie is streven naar reizigersgroei in het OV en daarmee samenhangende groei van de reizigersinkomsten;
- voortdurende aandacht bij het OV-bureau voor maatschappelijke vraagstukken waarmee gemeenten, provincies en andere instellingen zich geconfronteerd zien en in samenspraak met deze partijen zoeken naar oplossingen voor deze vraagstukken en de rol die het openbaar vervoer – al dan niet als onderdeel van meeromvattende ‘vervoerketens’ - bij deze oplossingen kan spelen.

Ook in 2016 zal het OV-bureau vanuit deze doelstellingen te werk gaan. Concretisering vinden jaarlijks plaats via een viertal meetbare indicatoren:

- aantal reizigerskilometers (doelstelling 2016: 1% groei t.o.v. 2015);
- klanttevredenheidsscore (doelstelling 2016: 7,5);
- mate van gebiedsdekkendheid van het vervoeraanbod (doelstelling 2016: volledig van 7.00 - 24.00 uur);
- kostendekkendheid (tussendoelstelling 2016: 48,3%).

1.2 Ontwikkelrichting

Het lange termijn OV-beeld van het OV-bureau is de resultante van de gezamenlijke (POP- en PVVP)-visies van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen op OV-gebied. Kern is dat gebiedsbrede en gezamenlijke beleidsontwikkeling en -uitvoering van het openbaar (bus)vervoer de meeste kans biedt op toegesneden openbaar vervoer. Dit OV-beleid dient zich enerzijds te richten op het vergroten van de bereikbaarheid van steden (zie bijvoorbeeld ook de bijzondere positie van de Regio Groningen – Assen in het gebied) en anderzijds op het behoud van de ontsluiting van het landelijk gebied, goed afgestemd op gemeentelijke vormen van collectief personenvervoer (WMO-vervoer, leerlingenvervoer, AWBZ-vervoer etc.). Tevens streven we daar waar groeipotentie is naar reizigersgroei en daarmee samenhangende groei van de reizigersinkomsten. Hiermee en met de middelen vanuit – met ingang van 2016 – het Provinciefonds kan de jaarlijkse exploitatie van het openbaar vervoer worden gerealiseerd. Het OV-bureau ziet openbaar (bus)vervoer overigens als onderdeel van het bredere verkeer- en vervoerbeleid van de provincies Groningen en Drenthe en gemeente Groningen.

Netwerk

Het OV-bureau werkt vanuit het ontwikkelmodel dat er drie soorten met elkaar samenhangende en elkaar aanvullende typen openbaar (bus)vervoer zijn:

- Busvervoer (productformules Q-liners en Q-link) dat samen met het spoornetwerk in Noord Nederland (nationaal, regionaal) een **hoogwaardig OV-netwerk** vormt. Dit HOV heeft zodanige productkenmerken dat dit vervoer een serieus alternatief voor veel autoritten vormt. Hier hoort een kwaliteitsniveau bij dat ook ruimtelijk structurerend werkt. Dit wordt zichtbaar in vastliggende routes, hoogwaardig materieel, hoge frequentie, gegarandeerde doorstroming, actuele en dynamische reisinformatie, bijpassende halte-uitstraling etc. Het busgedeelte van het HOV-netwerk is met name gericht op en binnen de stad Groningen en tussen de grotere kernen in het gebied. Daarmee

Collegiebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

bedient (het busgedeelte van) het HOV-netwerk een beoogde reizigersgroeiemarkt. Van de vervoerders wordt een zeer hoge uitvoeringskwaliteit verwacht, conform de concessie-eisen.

- Buslijndiensten die samen met het HOV-net een **basisnet voor het gehele gebied** vormen. Bij de vormgeving van de specifieke basislijnen zijn de bestaande ruimtelijke inrichting en de vervoervraag in het gebied richtinggevend. Goede productkwaliteit, zonder dat echter kan worden gesproken van hoogwaardig. Qua toekomstvastheid dient duidelijk te zijn welke kernen in het gebied structureel zullen worden bediend, zonder dat de routes per definitie structureel worden vastgelegd, zoals in het HOV-net. In frequentie/capaciteitszin zijn de betreffende buslijndiensten vraagvolgend. Van de vervoerder wordt een hoge uitvoeringskwaliteit verwacht, conform de concessie-eisen.
- **Aanvullend Openbaar Vervoer** dat aanvullend op het basisnet een sociale rol in het gebied vervult, gericht op het bedienen van een restvraag, voor wie geen alternatief heeft. Vormgeving, frequentie, capaciteit, ontwerpqualität, en tarieven dienen hierop aangepast te zijn. Het aanvullend openbaar vervoer kent verschillende uitvoeringsvormen: beperkte dienstregeling met kleine busjes (hetzij landelijk, hetzij stedelijk), lijnbelbus, regiotaxi, etc. Ook de buurtbusprojecten (vervoer door vrijwilligers van buurtbusverenigingen, deels professioneel gefaciliteerd), vertonen veel kenmerken van Aanvullend Openbaar Vervoer.

De **samenhang** binnen en tussen de netwerken, met aansluitende concessiegebieden én met aansluitende vervoervormen als auto en fiets, maar ook gemeentelijk WMO-vervoer krijgt zo veel mogelijk vorm in:

- afgestemde dienstregelingen;
- toegankelijke OV-voorzieningen (zowel haltes als materieel);
- P+R-voorzieningen rond de stad Groningen en bij andere relevante OV-knooppunten;
- doordachte overstapmogelijkheden;
- bruikbare en begrijpelijke reisinformatie voor de reiziger, zeker ook in overstapsituaties;
- betaalbaarheden voor het hele OV-systeem via OV-chipkaart en zo lang die nodig zijn papieren

kaartjes - waarbij als eindbeeld wordt gestreefd naar ontzorgde betaalbaarheden voor het hele mobiliteitssysteem, zowel individueel als collectief.

Tevens streven we ernaar dat het OV in het gebied zich steeds verder ontwikkelt richting **schoner, stiller en duurzamer**, waarbij mogelijkheden worden gezocht in zowel automobilitereductie (HOV als alternatief) als doorstromingsmaatregelen (emissieverlaging door het voorkomen van rem- en optrekenenergie), als dienstregelingsmaatregelen (zo weinig mogelijk vervoer van lege stoelen), als voertuigeigenschappen en rijgedrag (emissieverlaging).

Klant/OV-reiziger

De aanpak van het OV-bureau dient altijd klantgericht te zijn. Dat betekent onder andere dat de klant/OV-reiziger er doorlopend vanuit mag gaan dat:

- bij ontwerpprocessen voortdurend inbreng vanuit de klant wordt betrokken;
- er normaliter voldoende OV-capaciteit beschikbaar is gezien de vraag naar plaats en tijdstip;
- de in de dienstregeling opgenomen reistijden en overstapaansluitingen normaliter ook daadwerkelijk door de vervoerders worden gerealiseerd;
- knooppunten zodanig zijn ingericht dat op- en overstappen gemakkelijk, veilig en toegankelijk plaats kunnen hebben omdat OV vaak onderdeel van een ketenreis is;
- wijzigingen in de dienstregeling tijdig en duidelijk worden gecommuniceerd;
- betrokken OV-partijen in Groningen en Drenthe (trein/bus) zo veel mogelijk streven naar samenhangende producten en tarieven;
- de reiziger, gegeven een helder tarievenhuis in beginsel een redelijk tarief betaalt waarbij ten onrechte teveel betaalde reiskosten worden vergoed;
- in beginsel worden slechts goed uitlegbare producten ontworpen. Soms moet hiervan echter helaas worden afgeweken (bijvoorbeeld om vereiste aansluitingen te realiseren), wat dan wel extra goede uitleg en informatievoorziening vraagt.

De populatie reizigers neemt over een wat langere termijn in het HOV-vervoer toe en in de basislijnen en het aanvullend OV af. Overigens krijgen we daarbij

Collegiebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

veel inzichten vanuit de OV-chipkaart-data en het zogeheten Digitaal Reizigers Panel. Dat is ook nodig, want de beoogde verdere groei in het HOV kan alleen gerealiseerd worden door te voldoen aan de (potentiële) vraag.

Specifieke aandacht zal blijven uitgaan naar de volgende doelgroepen:

- studenten;
- scholieren;
- forenzen/werkenden;
- vrijetijdreizigers;
- ouderen en WMO-pashouders ('gemeentelijke doelgroepen');

De Consumentenplatforms Groningen en Drenthe vormen de basis van het formele contact met de reiziger.

Verder werkt het OV-bureau – binnen de juridische en markt mogelijkheden – met Open Data. Iedereen kan in beginsel gebruik maken van alle data die het OV-bureau beschikbaar heeft, bijvoorbeeld actuele posities van bussen, chipkaartgegevens etc. Reizigers, onderzoekers en bedrijven kunnen hiermee desgewenst hun voordeel doen. Het OV-bureau verwacht dat hierdoor te zijner tijd nieuwe markt mogelijkheden ontstaan.

OV-bureau als opdrachtgever van OV-concessies

Als opdrachtgever besteden we periodiek OV-concessies aan en voeren we vervolgens de regie op de uitvoering van de concessies door de vervoerbedrijven als onze opdrachtnemers en partners. Het gaat op dit moment om:

- de generieke gebiedsconcessie Groningen Drenthe (concessiehouder Qbuzz);
- de HOV-concessie voor een tweetal "treinvervangende" busdiensten (concessiehouder Arriva Touring);
- een zestal regioconcessies, waarin OV, regiotaxi, WMO-vervoer en leerlingenvervoer door gemeenten en OV-bureau als één contract zijn aanbesteed aan 6 verschillende concessiehouders.

In de relatie tussen concessieverlener en concessiehouder bestaan parallelle maar ook tegenstrijdige belangen. De wordingsgeschiedenis van de vervoermarkt laat zien dat het lastig is om de daarin optredende dynamiek te vertalen naar een duurzaam beter product. In concreto: de match tussen publieke belangen en een winstgedreven vervoerder

in een niet kostendekkende markt vraagt om zakelijke, goed gespecificeerde afspraken om de wederzijdse verwachtingen waar te kunnen maken. Daarbij zijn niet alle relevante randvoorwaarden door de contractpartners te beïnvloeden, wat hoge eisen stelt aan het wederzijds inzichtelijk maken van afwegingen. Dat kan alleen als er over en weer de bereidheid bestaat tot doorontwikkeling van het partnerschap en om in het daarvoor benodigde vertrouwen te investeren. Duidelijkheid en zakelijkheid blijven de basis vormen van de concessierelatie, waarop het doorontwikkelen in partnerschap gestoeld is.

Realisatie

Aan de realisatie van bovengeschetste ontwikkelrichtingen en uitvoeringsprincipes wordt in de provincies gestaag gewerkt, waarbij het overigens om veel meer 'spelers' gaat dan alleen het OV-bureau (provincies, gemeenten, I&M/Rijkswaterstaat, Groningen Bereikbaar, Regio Groningen-Assen, private en maatschappelijke actoren etc.). De opgave is in zijn aard een complex en langjarig proces, met vele keuzemomenten, prioriteitsstellingen, financiële vraagstukken, uitvoerings-vraagstukken etc.

Het beschikbaar komen van bijvoorbeeld de RSP-middelen heeft zoals bekend een belangrijke versnellingsimpuls betekend voor het verder brengen van de beoogde OV-infrastructuur in het gebied. Voor de Regio Groningen-Assen vormt de herijkte Netwerkanalyse 2013 de meest geactualiseerde basis voor het openbaar vervoer in deze kernregio. De meerjarige financiële prognoses voor de jaarlijkse exploitatie van het regionaal OV alsmede de begrotingen van de provincies Groningen en Drenthe vormen voor het OV-bureau het kader voor de beschikbare ruimte voor de dienstregeling in een bepaald jaar.

1.3 Stand van Zaken 2015

Het jaar 2015 is **vervoerkundig, operationeel en ook in opdrachtgeverszin** een jaar van afwikkeling, kwaliteitsversterking en voorbereiding op in 2016 door te voeren nieuwe ontwikkelingen.

Afwikkeling en kwaliteitsversterking daar waar het bijvoorbeeld gaat om:

- de doorvoering van een bezuiniging van € 1,8 miljoen in de dienstregeling van 2015 (ingegaan per medio december 2014);
- de optimalisering van de Q-link-formule zoals die vanaf 2014 is geïmplementeerd in en rond de stad Groningen en de verdere versterking van het Q-liner-netwerk;
- de afronding van de uitrol van de zogenoemde DRIS-panelen bij ruim 400 knooppunten en haltes in Groningen en Drenthe;
- de verdere uitrol van het tariefproduct 40/4, waarbij reizigers voor 4 euro per maand 40% dalkorting krijgen;
- de uitvoeringskwaliteit door de concessiehouders, bijvoorbeeld qua punctualiteit, aansluitbaarheid en toegankelijkheid;
- de stadsdiensten van Emmen laten na de werkzaamheden aan de tunnel Hondsrugweg een forse groei zien van tussen de 10 en 20%. Dit komt waarschijnlijk mede door de inspanningen en financiële bijdrage van de gemeente Emmen om het gebruik te stimuleren tijdens evenementen en op koopzondagen;
- het vervangen van de lijn 43 tussen Klazienaveen en Emmen door een doorgetrokken Qliner 300 Klazienaveen-Emmen-Groningen levert vooral op zaterdag fors extra reizigers op. Het gaat hierbij vooral om dagjesmensen en studenten die de hogere frequentie waarderen.

Voorbereiding waar het bijvoorbeeld gaat om een aantal ontwikkelingen in 2016: zie hiervoor paragraaf 1.4.

In **financiële zin** zal 2015 - voor zover dat nu valt te overzien - het budgetair neutrale resultaat zoals dat in de begroting voor 2015 nog werd voorzien ruim positiever uitvallen, deels door groeiende opbrengsten vooral op de HOV-lijnen, maar vooral ook door lagere prognosekosten ten gevolge van meevallende (CPB) prognoses inzake loonvoet, inflatie en dieselprijs.

1.4 Vooruitblik 2016

Vervoerkundig

Het jaar 2016 zal vervoerkundig vooral in het licht staan van de volgende zaken:

- De invoering van maatregelen van 2016 die samenhangen met het besluit eind 2014 om de

GD-concessie met nog eens 2 jaar te verlengen tot eind 2019. Onder andere gaat het dan om de introductie van 62 nieuwe bussen, waarvan 50 streekbussen Euro-6, 10 Q-link-bussen en 2 volledige elektrische bussen in Groningen. Verder komen er ruime middelen vrij door de verlenging, die ervoor zorgen dat bezuinigingen tot aan 2018/2019 zoals het zich nu laat aanzien achterwege kunnen blijven.

Tegen het verlengingsbesluit is overigens bezwaar gemaakt door de FMN, een samenwerkingsverband van de streekvervoerders Arriva, Connexxion, Synthus en Veolia. Tevens hebben zij een voorlopige voorziening aangevraagd om er zeker van te zijn dat het OV-bureau de voorbereidingen voor een nieuwe aanbesteding doorzet. Een uitspraak wordt eind april 2015 verwacht. Het OV-bureau heeft haar voorbereidingen op een eventuele aanbesteding voor een nieuwe concessie per 2018 steeds voortgezet en zal dit in elk geval blijven doen totdat de rechter een uitspraak heeft gedaan in het verzoek om een voorlopige voorziening. Mocht de rechter het verlengingsbesluit onverwacht toch vernietigen, dan zal het OV-bureau zomer 2016 een bestek op de markt brengen.

Deze begroting is veiligheidshalve voor 2016 e.v. jaren financieel gebaseerd op een situatie van niet-verlengen. Ook het dienstregelingsproces 2016 (zie hieronder) is ingericht zonder verlenging.

- De normale dienstregeling 2016 (ingegaande medio december 2015), waarin naast de normale jaarlijkse ontwikkelingen op basis van reizigersontwikkeling en gebiedsontwikkeling ook de in 2014 genomen besluiten rond het stadsvervoer in Meppel, Hogeveen, (deels) Assen, Haren en Veendam worden geëffectueerd. Buiten dit reeds genomen bezuinigingsbesluit worden geen aanvullende bezuinigingen nodig geacht
- De grootschalige wijziging van de dienstregeling in en rond Groningen als volgende stap richting de OV-netwerkvisie 2020, mogelijk overigens pas in te voeren na de zomervakantie van 2016, mede ook samenhangend met het gereed komen van enkele grote doorstromingsmaatregelen in en rond Groningen (bijv doortrekken busbaan

Peizerweg naar hoofdstation) en knooppunt UMCg-Noord).

- De op handen zijnde grote werken als Ring Zuid Groningen, stationsgebied Groningen, Florijnas Assen etc. In dit verband werkt het OV-bureau zeer nauw samen met organisaties als "Groningen Bereikbaar" en "Minder Hinder Assen". Uitgangspunt is dat het OV tijdens deze werkzaamheden een goed alternatief vormt voor veel automobilisten (vervoerkundig) en dat automobilisten zich hiervan ook bewust zijn (mobiliteitsmanagement en marketing).
- De verhuizing van de hoofdlocatie van concessiehouder Qbuzz in Groningen van de Bornholmstraat naar de Peizerweg, hetgeen een exploitatievoordeel oplevert en tevens veel verkeersbewegingen weghaalt in de omgeving van de Ring Zuid.
- De doorontwikkeling richting "Publiek Vervoer", waarin samen met alle gemeenten en de provincies wordt toegewerkt naar maximale samenhang voor de reiziger tussen gemeentelijk doelgroepenvervoer en openbaar vervoer, waardoor veel reizigers die thans nog volledig gebruik maken van doelgroepenvervoer grote delen van hun verplaatsing met het reguliere OV kunnen maken (vraagt naast toegankelijk OV vooral ook goede overstapmogelijkheden op de knooppunten en bij haltes).

Financieel 2016

Het bijgestelde financiële perspectief (zie paragraaf, 1.3 – stand van zaken 2015) werkt ook door in 2016. De tegenvallers van eind 2013 zijn door de bezuinigingen van 2015 en de in 2014 vastgelegde bezuiniging 2016 (stadsvervoer in Meppel, Hoogeveen, (deels) Assen, Haren en Veendam) en door de meevallende opbrengsten- en indexprognoses in elk geval tot en met 2016 opgelost. De verlenging tot eind 2019 maakt bezuinigingen in 2017 en wellicht 2018 overbodig. Structureel heeft het OV-bureau echter nog te maken met een jaarlijks koopkrachtverlies, doordat de index BDU door het Rijk op - 0 - is gezet, en de index OV (die het OV-bureau doorrekend aan de concessiehouders) jaarlijks gemiddeld 2-3% bedraagt. Dit is ook zichtbaar in de meerjarenraming in deze begroting.

In financiële zin zijn verder de volgende zaken van belang vanaf 2016:

- de overgang van de BDU verkeer en vervoer naar het provinciefonds. Hiermee hebben de provincies volledig de mogelijkheid om hoogte en indexering van de bijdrage aan OV per bus zelf te bepalen. Hierover nemen de beide colleges in Groningen en Drenthe naar verwachting nog voor de zomer van 2015 een besluit;
- de effectuering van de nieuwe landelijke afspraken rond de SOV-kaart. Vanaf 2017 krijgen ook MBO-studenten vanaf 16 jaar een SOV-kaart (hetgeen vermoedelijk een derving van € 1,0 miljoen betekent voor de inkomsten van het OV-bureau, reeds verwerkt in de meerjarenraming) en wordt de verdeling – met de nodige overgangsregelingen – vervoer-gerelateerd (gevolgen onduidelijk, systematiek in elk geval eerlijker, nog geen prognose in de meerjarenraming verwerkt).

Gehanteerde prognoses begroting 2016

In deze begroting 2016 is gewerkt met de volgende prognoses rond opbrengsten en kosten:

Opbrengsten:

- indexgerelateerde groei opbrengsten OV-chipkaart, SOV-kaart en abonnementen 3% (Landelijke Tariefindex), eurokaartjes 0%;
- 'BDU-inkomsten' (vanaf 2016: provinciefonds): gelijkblijvende hoofdsom, index vooraansnog 0% (besluitvorming in de beide provincies moet nog plaatshebben).

Kosten:

- stijging OV-kosten: 3% (landelijke OV-index);
- stijging CVV-kosten: 3%, (landelijke NEA-taxi-index);
- indexering overige kosten: 1% (inflatiegerelateerd).

Alle bedragen voor 2016 zijn berekend op het geraamde prijspeil 2016. De bedragen voor de jaren 2017 tot en met 2019 zijn weergegeven in de geraamde prijspeilen voor die jaren.

Behalve de met BTW-OV belaste prestaties, is de begroting opgesteld exclusief compensabele BTW. De BTW die gecompenseerd kan worden uit het BTW-compensatiefonds wordt doorgeschoven naar de deelnemende bestuursorganen (c.q. de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de provincie Drenthe) en wordt op declaratiebasis aan het OV-

Collegiebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

bureau vergoed. Voor de posten die worden belast met de BTW-OV geldt dat de begroting wordt opgesteld inclusief BTW. Concreet gaat het hierbij om de kosten van het collectief vraagafhankelijk vervoer en meerwerk met betrekking tot de concessies. BTW-OV is niet te compenseren uit het BTW-compensatiefonds, maar daarvoor wordt een extra bijdrage aan de provincies Groningen en Drenthe gevraagd, die daarvoor op hun beurt schadeloos zijn gesteld door het Rijk. Deze bijdragen zijn begrepen in de geraamde bijdragen BDU.

Begrotingsindeling en toelichting

De indeling van de begroting 2016 is vrijwel gelijk aan die van 2015. In hoofdstuk 1 wordt vooruitgebleekt op het komende jaar, het meerjarenperspectief en de belangrijkste doelen en ontwikkelingen. Verder is de ontwikkelrichting in dit hoofdstuk opgenomen. Hoofdstuk 2 bestaat uit de programmabegroting. Hierin komt aan de orde: het programmadoel en de belangrijkste indicatoren voor doelrealisatie, de programmabegroting bij ongewijzigd beleid, effecten, voorstellen en dekking. Het hoofdstuk eindigt met de programmabegroting na verwerking van effecten, voorstellen en dekking en een weergave van de programmabegroting in meerjarenperspectief. Hoofdstuk 3 bevat de productenraming, waarbij per product de meerjarendoelstellingen, de doelen voor 2016 en de geraamde baten en lasten worden vermeld. Het hoofdstuk vervolgt met de meerjarenproductenraming 2016 tot en met 2019 en met de stand en het verloop van de

weerstandscapaciteit (tot en met 2015: de balanspost vooruit ontvangen BDU-middelen). In hoofdstuk 4 komen de paragrafen weerstandsvermogen, financiering en bedrijfsvoering aan bod. De samenstelling van het bestuur is weergegeven in hoofdstuk 5.

De begroting- en rekeningcyclus en het financieel beheer is opgezet conform de gemeenschappelijke regeling en de financiële verordening. De begroting wordt, op grond van de Wet op de gemeenschappelijke regeling jaarlijks na vaststelling toegezonden aan de minister van Binnenlandse Zaken. Over de realisatie van de begroting wordt tussentijds door middel van de vier- en achtmaandsrapportage, en jaarlijks door middel van jaarverslag en jaarrekening gerapporteerd aan het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. Centraal hierbij staat de voortgang betreffende de uitvoering van deze begroting in termen van inzet van middelen en geboekte resultaten. Het algemeen bestuur stelt jaarverslag en jaarrekening vast en neemt kennis van de vier- en achtmaandsrapportage.

De vermelde bedragen voor het jaar 2014 zijn de gerealiseerde bedragen conform de rekeningcijfers. Voor 2015 zijn de bedragen vermeld van de begroting 2015 en daarnaast de bedragen volgens de meest actuele prognose, daterend van maart 2015.

Begrotingsstructuur 2016

Klant-reiziger: marketing, communicatie en sales, tarieven en vervoerbewijzen, reizigersinspraak en consumentenplatform

Ontwikkeling: ontwikkeling OV lange termijn, ontwerp dienstregeling en OV-product, ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid, reizigersinformatie

Beheer: voorbereiding aanbestedingen, beheer concessies, beheer betaalsystemen, beheer sociale veiligheid, beheer reizigersinformatie, beheer financiën dienstregeling en dienstregelingprocessen

Informatie en analyse: bronbeleid, rapportages, financiële informatievoorziening, advisering en ondersteuning, coördinatie onderzoeken, analyse en publicaties, kwaliteitszorg en coördinatie klachtafhandeling

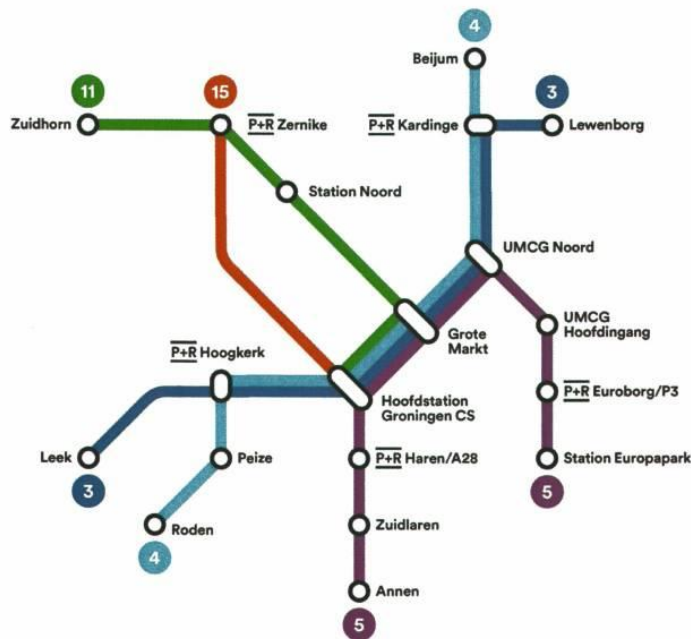
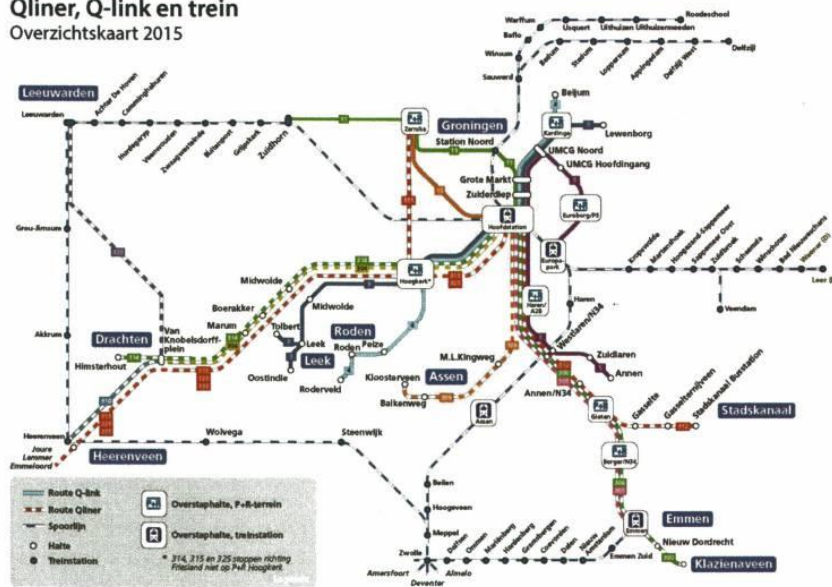
Special projects: evenementen- en nachtvervoer

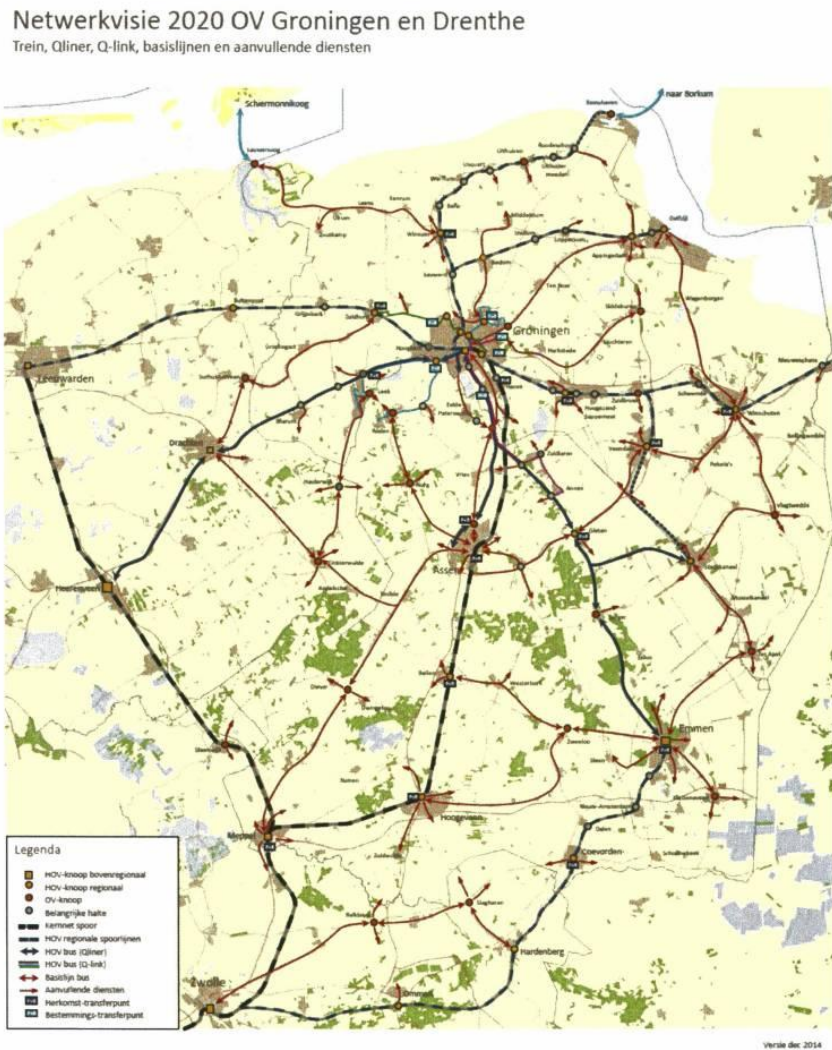
Bedrijfsvoering: organisatieontwikkeling, organogram en formatie, automatisering, huisvesting

Financiering: financiering en dekkingsmiddelen

Collegiebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

Qliner, Q-link en trein
Overzichtskaart 2015





2 Programmabegroting

2.1 Programmadoel en indicatoren voor doelrealisatie

Het enige programma van de begroting is Collectief personenvervoer. Dit programma omvat alle interne en externe producten die in de volgende hoofdstukken aan de orde komen.

Het doel van het programma Collectief personenvervoer valt samen met het doel van de gemeenschappelijke regeling OV-bureau Groningen Drenthe. Dit doel is:

het realiseren, in stand houden en verbeteren van openbaar vervoer.

Indicatoren voor de realisatie van dit doel zijn:

- reizigersgroei (kilometers);
- klanttevredenheid;
- gebiedsdekkend basisnet.
- (nieuw) de kostendekkendheid van het openbaar (bus)vervoer

Voor 2016 en volgende jaren hebben wij voor de indicatoren reizigersgroei en klanttevredenheid de volgende streefwaarden vastgesteld. Daarbij zijn tevens de gerealiseerde waarden van de afgelopen jaren weergegeven.

Onder reizigersgroei verstaan we in dit verband de procentuele groei van de aantallen reizigerskilometers. Wij hebben bij de vermelde percentages rekening gehouden met het feit dat het

| Klanttevredenheid | realisatie | | | | | | | | | streefwaarde | |
|-----------------------|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------|------|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2015 | 2016 |
| gemiddelde concessies | 7,4 | 7,4 | 7,6 | 7,5 | 7,5 | 7,4 | 7,6 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 |

Een gebiedsdekkend basisnet is in Groningen en Drenthe aanwezig, dat zal in 2016 ook het geval zijn.

De kostendekkendheid van het (bus)OV was in 2014 46,4%. Deze ligt op basis van de begroting 2015 op 47,3% (47,3% van de uitgaven aan OV wordt 'verdiend' uit reizigersinkosten). Als doel is gekozen om de kostendekkendheid vanaf 2015 tot in elk geval 2020 jaarlijks gemiddeld met 1%-punt te laten stijgen.

voorzieningsniveau in 2015 deels efficiënter wordt maar dat vanaf 2014 een extra kwaliteitsimpuls in de vorm van de materieelvernieuwing zich zal vertalen in extra reizigerskilometers. De aangenomen reizigerskilometergroei bedraagt voor 2016 1%.

| Reizigerskilometergroei | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|-------------------------|------|------|------|------|
| gemiddelde concessies | -1% | 0% | 1% | 1% |

Bij de klanttevredenheid gaat het om de rapportcijfers, zoals die blijken uit het jaarlijkse, landelijke klanttevredenheidsonderzoek. Reizigersgroei en klanttevredenheid zijn het resultaat van een complex samenspel van vervoerders, reizigers, bestuurlijke partners en OV-bureau. Milieuaspecten en financiële middelen zijn daarbij randvoorwaardelijk. Over 2014 hebben wij als OV-autoriteit in de landelijke Klantenbarometer een 7,6 gescoord, een landelijk gedeelde 2^e plaats. Wij handhaven de streefwaarden voor de klanttevredenheid op een gemiddeld rapportcijfer 7,5. Voor de klanttevredenheid over Qlink, Qliner, en HOV streven wij een waarde van 7,7 na. Over de wijze waarop wij hieraan invulling willen geven wordt in de navolgende hoofdstukken nader ingegaan.

Hieruit kan als tussendoel voor 2016 een kostendekkingsgraad van 48,3% worden afgeleid.

Collegiebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

2.2 Programmabegroting bij ongewijzigd beleid

Bij *ongewijzigd beleid* ontstaat het volgende beeld van de begroting 2016.

| Product | Lasten |
|-----------------------|--------------------|
| Klant-reiziger | 999.000 |
| Ontwikkeling | 477.000 |
| Beheer | 108.391.000 |
| Informatie en analyse | 152.000 |
| Special projects | 375.000 |
| Bedrijfsvoering | 2.178.000 |
| Financiering | 0 |
| Totaal lasten | 112.572.000 |

| Product | Baten |
|---------------------|--------------------|
| Ontwikkeling | 0 |
| Beheer | 51.879.000 |
| Special projects | 375.000 |
| Bedrijfsvoering | 782.000 |
| Financiering | 59.998.000 |
| Totaal baten | 113.034.000 |

Totaal baten - lasten 462.000

Toelichting baten en lasten:

Bij ongewijzigd beleid ontstaat een voordelig saldo van € 462.000.

2.3 Begrotingsmutaties en opbouw weerstandvermogen

In de vorige paragraaf is aangegeven dat er bij ongewijzigd beleid een voordelig saldo ontstaat van € 462.000. Als gevolg van de voorgenomen verplaatsing van de busremise naar de Peizerweg te Groningen verwachten wij een exploitatievoordeel van € 500.000.

Wij stellen voor het budget voor marketing en communicatie met € 200.000 te verhogen. In ons streven naar meer reizigers, willen we deze extra middelen onder meer voor evenementenvervoer op groeilijnen zodanig inzetten (en met promotie omlijsten) dat nieuwe reizigers een positieve buservaring krijgen. Verder willen we helderder kaartmateriaal beschikbaar stellen aan reizigers en inwoners.

In 2016 ontwikkelt het weerstandsvermogen zich voorspoedig. De weerstandscapaciteit bedraagt volgens deze begroting eind 2016 ruim € 6,6 miljoen, ruim meer dan de beoogde minimale omvang per einde 2016 van € 2,5 miljoen. Echter, het financieel perspectief verslechtert vanaf 2017 snel, als gevolg waarvan de opgebouwde extra buffer in 2018 bij ongewijzigde omstandigheden al weer verdwenen zal zijn, zie ook onderdeel 3.9, Stand en verloop weerstandscapaciteit.

2.4 Programmabegroting na verwerking voorstellen en dekking

Na verwerking van de in de vorige paragraaf beschreven mutaties in de programmabegroting 2016 ontstaat het volgende beeld, waarbij sprake is van begrotingsevenwicht.

| Product | Lasten |
|-----------------------|--------------------|
| Klant-reiziger | 1.199.000 |
| Ontwikkeling | 477.000 |
| Beheer | 107.891.000 |
| Informatie en analyse | 152.000 |
| Special projects | 375.000 |
| Bedrijfsvoering | 2.178.000 |
| Financiering | 0 |
| Totaal lasten | 112.272.000 |

| Product | Baten |
|---------------------|--------------------|
| Ontwikkeling | 0 |
| Beheer | 51.879.000 |
| Special projects | 375.000 |
| Bedrijfsvoering | 782.000 |
| Financiering | 59.998.000 |
| Totaal baten | 113.034.000 |

Totaal baten - lasten 762.000

Collegiebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

2.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief

In meerjarenperspectief ontstaat het volgende beeld, waarbij voor 2014 de jaarrekeningcijfers zijn opgenomen en voor 2015 de begrotingscijfers en de prognosecijfers van maart 2015. Voor 2016 is de

programmabegroting vermeld na verwerking van de mutaties. Het meerjarenperspectief bevat bedragen op het begrote prijspeil van het desbetreffende jaar.¹

¹ In de kolommen raming staan de meerjarenramingen, gebaseerd op de begrotingsuitgangspunten, zie pagina 7. Verder is in deze begroting geen rekening gehouden met de effecten voortvloeiend uit de 2^e verlenging van de GD concessie, aangezien deze nog niet volledig zeker is in verband met de door FMN tegen deze verlenging aangespannen rechtszaak.

| Lasten | Begroting 2014 | Realisatie 2014 | Begroting 2015 | Prognose 2015 (maart 2015) | Begroting 2016 | Raming 2017 | Raming 2018 | Raming 2019 |
|-----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Klant reiziger | 998.000 | 768.421 | 1.008.000 | 989.000 | 1.199.000 | 1.211.000 | 1.223.000 | 1.235.000 |
| Ontwikkeling | 467.000 | 289.967 | 472.000 | 472.000 | 477.000 | 482.000 | 487.000 | 492.000 |
| Beheer | 107.999.000 | 106.929.361 | 109.491.000 | 104.998.000 | 107.892.000 | 111.104.000 | 114.426.000 | 117.846.000 |
| Informatie en analyse | 149.000 | 140.836 | 151.000 | 151.000 | 152.000 | 154.000 | 155.000 | 157.000 |
| Special projects | 363.000 | 396.700 | 358.000 | 358.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 |
| Bedrijfsvoering | 2.083.000 | 2.059.854 | 2.144.000 | 2.158.000 | 2.178.000 | 2.200.000 | 2.222.000 | 2.243.000 |
| Financiering | 1.231.000 | 40.917 | 14.000 | 2.711.000 | 762.000 | -1.256.000 | -5.648.000 | -7.710.000 |
| Totaal lasten | 113.290.000 | 110.626.056 | 113.638.000 | 111.837.000 | 113.035.000 | 114.270.000 | 113.240.000 | 114.638.000 |

| Baten | Begroting 2014 | Realisatie 2014 | Begroting 2015 | Prognose 2015 (maart 2015) | Begroting 2016 | Raming 2017 | Raming 2018 | Raming 2019 |
|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Beheer | 53.786.000 | 49.294.927 | 52.406.000 | 50.499.000 | 51.880.000 | 53.115.000 | 54.485.000 | 55.883.000 |
| Special projects | 363.000 | 374.109 | 358.000 | 358.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 |
| Bedrijfsvoering | 945.000 | 860.008 | 782.000 | 782.000 | 782.000 | 782.000 | 782.000 | 782.000 |
| Financiering | 58.196.000 | 60.190.378 | 60.092.000 | 60.198.000 | 59.998.000 | 59.998.000 | 57.598.000 | 57.598.000 |
| Totaal baten | 113.290.000 | 110.719.422 | 113.638.000 | 111.837.000 | 113.035.000 | 114.270.000 | 113.240.000 | 114.638.000 |

Toelichting baten en lasten:

Voor het jaar 2015 zien we dat in de prognoses, evenals in 2014, zowel baten als lasten achterblijven bij de begroting. Hoofdoorzaak hiervoor is de lagere indices.

In 2016 is sprake van een positief verwacht exploitatiesaldo. Dit wordt onder meer veroorzaakt door een ombuigingspakket van ruim € 1 miljoen, waartoe in 2014 reeds is besloten. Verder speelt hierbij de verplaatsing van de busremise naar de Peizerweg te Groningen een rol, waardoor een positief effect op de exploitatie van € 0,5 miljoen ontstaat.

Als we verder vooruitkijken naar de jaren 2017 tot en met 2019 dan is sprake van jaarlijks snel oplopende tekorten. Vanaf 2017 is dit vooral het gevolg van het indexeringsgat tussen de geraamde inkomsten uit het provinciefonds (index 0%) en de geraamde lasten concessies (index 3%). Vanaf 2018 vervallen de

incidentele bijdragen van de provincies Groningen en Drenthe aan het OV-bureau voor het HOV buspakket over de jaren 2014 tot en met 2017 van € 2,4 miljoen per jaar. In 2017 kan het dan ontstane tekort bij gelijk blijvende omstandigheden worden gedekt met de weerstandscapaciteit. Vanaf 2018 kan dat nog gedeeltelijk, maar van 2019 is dat niet meer mogelijk en zijn aanvullende dekkingsmaatregelen noodzakelijk.

Deze dekkingsmaatregelen zijn reeds gevonden in de vorm van de voordelen die voortvloeien uit de tweede verlenging van de GD concessie. Deze voordelen zijn echter voorzichtigheidshalve in deze begroting niet verwerkt vanwege het tegen deze verlenging ingebrachte bezwaar door FMN. Als dit bezwaar als gevolg van een rechterlijke uitspraak leidt tot vernietiging van genoemd verlengingsbesluit vervallen uiteraard deze voordelen en zal de dekkingsopgave anders moeten worden ingevuld.

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

Aan het hiervoor weergegeven financiële perspectief kleven onzekerheden. Vooral door de onzekerheid over de hoogte van de indexeringen zijn de onzekerheden en risico's onverminderd groot. Wij hebben dit risico inzichtelijk gemaakt door het meerjarenperspectief bedragen in het geraamde prijspeil van het desbetreffende jaar.



3 Productenraming

3.1 Productenraming: klant-reiziger

Klant-reiziger omvat:

- marketing, communicatie en sales
- tarieven en vervoerbewijzen
- reizigersinspraak
- consumentenplatform

Meerjarendoelstellingen

Marketing, communicatie en sales

Het door middel van marketing- en communicatieactiviteiten bijdragen aan het realiseren van de volgende doelstellingen van het OV-bureau:

- 1% reizigerskilometers groei per jaar ten opzichte van realisatie van het voorgaande jaar;
- het klanttevredenheidscijfer uit de KpVV Klantenbarometer is 7,5 (of hoger);
- gebiedsdekking tussen 07.00 en 24.00 uur;
- de gemiddelde kostendeckingsgraad groeit jaarlijks ten opzichte van 2014 tot 2020 gemiddeld met 1%punt.

Wij realiseren deze doelstellingen door in dialoog te zijn met reizigers en de wensen en behoeftes in kaart te brengen. Het Digitaal Reizigerspanel, de resultaten van marketingonderzoek, de Consumentenplatforms, de gegevens uit de Klantenbarometer KpVV, de klachtenoverzichten en informatie uit sociale media via de webcare van de vervoerders zijn daarvoor de belangrijkste bronnen. Naast contact met reizigers zijn we ook in gesprek met bedrijven en instellingen die dagelijks grote aantallen bezoekers of werknemers hebben en "distributiepunten", zoals winkels die een oplaadapparaat voor de OV-chipkaart hebben of bedrijven die voorverkoop van de Dal-Dagkaart zijn.

- *reizigersgroei 1% ten opzichte van realisatie 2013 (na trendbreuk)*

Het behoud van reizigers en het werven van nieuwe reizigers leidt tot gestage toename van reizigers. We concentreren ons op:

- de forens; woon- werkverkeer met HOV van en naar bedrijven, organisaties en instellingen;
- studenten en scholieren; onderwijsinstellingen streven naar

spitsmijding en efficiënte spreiding van aanbod reizigers (waardoor ook meer reiscomfort ontstaat op drukke tijden);

- bezoekers van grote instellingen (o.a. ziekenhuizen) en bedrijven, evenementen en binnensteden (winkelgebieden); daarbij o.a. stimuleren van reizen in daluren.

- *klanttevredenheidscijfer uit de KpVV Klantenbarometer is 7,7 (of hoger) voor HOV en 7,5 (of hoger) voor regulier vervoer*

We stellen de reiziger centraal. We luisteren goed naar reizigers en gaan met hen in dialoog en zorgen ervoor dat de wensen van reizigers zwaar wegen in de keuzes die we maken.

Indien onze keuzes negatieve gevolgen hebben voor groepen reizigers zullen we de keuzes beargumenteerd toelichten om het begrip te vergroten en reizigers vast te houden.

We communiceren over nieuwe en/of sterke producten, zoals de Dal-Dagkaart en buslijnen met een hoge frequentie. In de communicatie bevestigen we de (positieve) keuze van de reiziger. Door reizigers tijdig te informeren over wijzigingen in de dienstregeling, tarieven en verkooppunten faciliteren we de reiziger zo optimaal mogelijk bij zijn keuze voor ons product.

- *de gemiddelde kostendeckingsgraad groeit jaarlijks ten opzichte van 2014 tot 2020 gemiddeld met 1%punt*

Ons tarievenbeleid is helder en toegankelijk. Wij ontwikkelen, verbeteren en passen het tarievenstelsel zodanig aan dat voor de reiziger een overzichtelijk, gemakkelijk en acceptabel tariefsysteem bestaat, dat goed te begrijpen en voldoende verkrijgbaar is, tegen acceptabele voorwaarden en dat recht doet aan de verschillende gebruikers van het openbaar vervoer, van studenten die veel via (mobiel) internet willen regelen tot incidentele reizigers die

Collegedebat - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

een kaartje bij de chauffeur kopen. Het streven is samen met regionale bus- en treinvervoerders te komen tot een integraal tariefsysteem waarbij tariefproposities bijdragen aan spreiding van reizigers over spits en dal. We helpen reizigers om juiste keuzes te maken in reis en kaartsoort en te verwijzen naar een geschikt verkooppunt.

Onze pijlers in het klantbeleid zijn:

- *in gesprek* zijn met reizigers: wat zijn wensen en behoeftes;

- aanzetten tot *probeer- en meergebruik* op 'sterke lijnen';
- reizigers en niet-reizigers het openbaar vervoer laten ervaren als *dichtbij en relevant*;
- De website van Qbuzz is *dé reizigerssite* (voor Groningen en Drenthe);
- *samenwerken* met andere partijen: vervoerders, gemeenten, zakelijke markt en bestemmingen;
- functionele en frequente communicatie gericht op *kennis* en onderhoud *imago*.

Doelen 2016

Marketing, communicatie en sales

- Met een gebiedsgerichte aanpak van bedrijven forenzen verleiden gebruik te maken van het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer. Dit mede als aanloop naar de aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen en stations Groningen en Assen.
- Promotie van het OV (daar waar vervoerpotentie is) en HOV in het bijzonder.
- Stimuleren van de verkoop van Dal-Dagkaarten en kortingsproduct 40/4.

Om de doelen te realiseren zetten we in 2016 in op:

- gerichte campagnes op sterke en nieuwe producten (P+R, Q-link, Qliner, 'sterke lijnen');
- voortzetten aanpak zakelijke markt: maatwerk advies en uitproberen gericht op zowel individuen als werkgevers;
- promotie Dal-Dagkaart en kortingsproduct 40/4 en toename (sociaal-recreatief) gebruik in de daluren;
- informeren (bestaande) reizigers m.b.t. dienstregeling 2016 en 2017;
- publiceren van een OV-krant 2017 voor Groningen en Drenthe (en bij voorkeur Fryslân);
- aandacht voor de (vaste) klant en daarmee het vasthouden van de klant;
- continueren interactie/dialog/meedoen in social media;
- evenementenvervoer bij groeilynen zodanig inzetten (en met promotie omlijsten) dat nieuwe reizigers een positieve bus ervaring krijgen;
- helderder kaartmateriaal beschikbaar stellen aan reizigers en inwoners.

Tarieven en vervoerbewijzen

We streven naar tarieven die in verhouding staan tot de kosten voor alternatieve vormen van vervoer, de marketingdoelstellingen ondersteunen en een goede beschikbaarheid van vervoerbewijzen door:

- laagdrempelig tariefsysteem: bij voorkeur reizen met OV chipkaart, wagenverkoop als oplossing voor de incidentele reiziger c.q. de reiziger die niet over saldo beschikt. Voor dit gemak zal een toeslag betaald worden in de vorm van een tarief dat hoger ligt dan het saldotarief met de OV chipkaart. LTK producten volgen de landelijke tarievenindex.
- om nog betere reisdata te verkrijgen én zwartrijden te beperken zullen de P+R abonnementen verchipt gaan worden en komt het €6 P+R kaartje te vervallen. Dit laatste zal ondersteund worden met een promotieactie ter stimulering van het gebruik van het product 40/4.
- het beter benutten van de capaciteit zal verder gestimuleerd worden door het belonen van reismomenten of loyaliteit. 40/4 en Zomerbroezz'n zijn hier een voorbeeld van, maar we zullen tevens blijven streven naar omzetting van leeftijd korting (65+ en kinderen) naar korting voor reismoment of volume. Hierbij zullen we landelijke initiatieven volgen, zoals reisebundels.
- verdere tariefintegratie met spoor en omliggende concessies wordt bevorderd waar het kan.
- abonnementen zullen via de webshop automatisch verlengd worden zodat de reiziger niet iedere maand een bestelling hoeft te doen. De reiziger kan deze optie naar eigen keuze aan- en uitzetten.
- mogelijkheden om aan te sluiten bij bestaande loyaliteitsprogramma's en alternatieve betaalmethoden worden onderzocht en bij geschiktheid geïntroduceerd in 2016.

Collegiebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

- de buurtbuspilot Hoogezand (Eurokaartje=retourtje) kan bij welslagen ook voor andere vrijwilligersprojecten worden toegepast.

Voor 2016 is gekozen voor rust op het tarievenvlak. Voor de landelijke producten zal de landelijke index gevolgd worden, die later in 2015 bekend gaat worden.

Reizigersinspraak

Signalen, afkomstig uit het Digitaal Reizigerspanel, marketingonderzoek, klachten en suggesties via vervoerders, Consumentenplatforms en landelijke OV Klantenbarometer (KpVV) vertalen naar acties voor marketing en communicatie en andere clusters binnen het OV-bureau, vanuit het perspectief van klantbeleving en klanttevredenheid.

Consumentenplatform

Het OV-bureau zorgt ervoor dat Consumentenplatforms tijdig worden betrokken bij advisering en neemt deel als contactpersoon bij de bijeenkomsten van de platforms. Het OV-bureau zal de Consumentenplatforms ondersteuning bieden voor doorgaande professionalisering. Ook in 2016 zal worden gewerkt met thematische werkgroepjes als voorbereiding op grotere thema's. Signalen over klant(on)tevredenheid worden meegenomen in de vaststelling van het beleid van het OV-bureau.

| Klant - reiziger | Begroting 2015 | Prognose 2015 (maart 2015) | Begroting 2016 | Raming 2017 | Raming 2018 | Raming 2019 |
|---|-------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Lasten | | | | | | |
| Marketing en communicatie | 942.000 | 942.000 | 951.000 | 961.000 | 970.000 | 980.000 |
| Marketing en communicatie extra maatregelen | 0 | 0 | 200.000 | 202.000 | 204.000 | 206.000 |
| Klant - reiziger overig | 66.000 | 47.000 | 48.000 | 48.000 | 49.000 | 49.000 |
| Totaal lasten | 1.008.000 | 989.000 | 1.199.000 | 1.211.000 | 1.223.000 | 1.235.000 |
| Baten | | | | | | |
| Klant - reiziger | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal baten | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Saldo | -1.008.000 | -989.000 | -1.199.000 | -1.211.000 | -1.223.000 | -1.235.000 |

Toelichting baten en lasten:

In deze begroting is voorgesteld het budget voor marketing en communicatie te verhogen met € 200.000, zie onderdeel 2.3.

Onder de post Klant – reiziger overig zijn de kosten voor de Consumentenplatforms begrepen. In 2016 -

2017 wordt aanspraak gemaakt op de subsidies van Beter Benutten I en II. Toegekende subsidies worden ingezet op gedragsverandering in het reizen en dragen bij aan de doelstellingen van Groningen Bereikbaar. Deze subsidies zijn niet begrepen in de hierboven vermelde bedragen.

3.2 Productenraming: ontwikkeling

Ontwikkeling omvat:

- ontwikkeling OV lange termijn
- ontwerp dienstregeling en OV-product
- ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid
- reizigersinformatie

Meerjarendoelstellingen

Het door middel van het ontwikkelen van OV-producten bijdragen aan het realiseren van de volgende doelstellingen van het OV-bureau:

- 1% reizigerskilometers groei per jaar ten opzichte van realisatie van het voorgaande jaar;
- het klanttevredenheidscijfer uit de KpVV Klantenbarometer is 7,5 (of hoger);
- gebiedsdekking tussen 07.00 en 24.00 uur;

Collegiebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

- de gemiddelde kostendeckingsgraad groeit jaarlijks ten opzichte van 2014 tot 2020 gemiddeld met 1%punt.

Strategie

Het OV-bureau draagt bij aan en stuurt samenhangend openbaar vervoerbeleid in de provincies Groningen en Drenthe. Dit beleid is gericht op verbetering van de bereikbaarheid van de steden en ontsluiting van het platteland. Het OV-beleid sluit aan op ontwikkelingen m.b.t. ruimtelijke ordening, zoals bijvoorbeeld nieuwe woonwijken, op het verkeer- en vervoerbeleid, zoals aanleg transferia en haltes, en komt tegemoet aan klantwensen als goede dynamische reisinformatie, toegankelijke haltes en veilige bussen en milieueisen bijvoorbeeld op het gebied van uitstoot fijnstof en roet en duurzaamheid.

Ontwerp dienstregeling en OV-product

Op basis van het openbaar vervoer beleid in Groningen en Drenthe werkt het OV-bureau aan het verder ontwikkelen en verbeteren van de openbaar vervoerdiensten en dienstregeling. Dit gebeurt in overleg met de diverse relevante partijen, als reizigers(organisaties), gemeenten en andere overheden en de vervoerders in het gebied. Hierbij is aandacht voor een goede aansluiting op het nationaal en regionaal spoor. Door goede aansluitingen van het hoogwaardig en verbindend net, het basisnet en het aanvullende vervoersysteem is voor OV-reizigers een verplaatsing in Groningen en Drenthe aantrekkelijk, voor alle doelgroepen, onder acceptabele condities. Hoogwaardig openbaar vervoer biedt ongehinderd een met de auto concurrerende reistijd vanaf de herkomst of vanaf transferlocaties in de reisketen (transferia, P+R). Een gebiedsdekkend basisnet

verbindt en ontsluit grofmazig grotere dorpen en steden. Kleinschalig (openbaar) vervoer sluit aan op het regulier openbaar vervoer op belangrijke haltes en knooppunten, zodanig dat zo efficiënt en zo effectief mogelijk wordt omgegaan met alle vervoersmogelijkheden die er zijn, in samenwerking met gemeenten (WMO, leerlingenvoer), bedrijven, scholen, ziekenhuizen, etc., diverse vervoerders, vrijwilligers en anderen. Als resultaat hiervan kan zoveel mogelijk (maatwerk)voervoer tegen acceptabele kosten worden aangeboden.

Ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid

Om de kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) van openbaar vervoer te verbeteren en de exploitatie te optimaliseren werkt het OV-bureau samen met wegbeheerders aan voor reizigers optimale OV-infrastructuur. Hierbij is het doel een fysiek ongehinderde reis, kwalitatief hoogwaardige op- en overstappunten en een ongehinderd doorstromende (OV-) infrastructuur.

Reizigersinformatie

Het ontwikkelen van moderne vormen van reizigersinformatie, zoals (toegankelijke) statische reizigersinformatie, dynamische halte-informatie, informatie over verbindingen via mobiele telefoon, pda en (mobiel)internet, maar ook reizigersinformatie bij (snel)wegen teneinde reizigers de keuze te bieden tussen het (verder)gaan met de auto of comfortabel (over)stappen op de bus om zodoende sneller, betrouwbaarder de bestemming te bereiken.

Doelen 2016

Ontwikkeling OV lange termijn

Optimale randvoorwaarden (helpen) creëren voor goed en efficiënt OV systeem met een hoog gebruik en tevreden reizigers.

- Verbinding leggen tussen investeringen in infrastructuur en exploitatie OV (versnelling en betrouwbaarheid OV) (Stationsweg Groningen, tunnel stationsgebied Groningen, busstation Groningen zuidzijde).
- Bijdrage aan structuurvisies (o.a. POP Groningen, omgevingsvisie Drenthe).
- Bijdrage aan (strategische) afstemming grote projecten, zoals Zuidelijke Ringweg, Florijnas Assen en Atalanta Emmen.
- Bijdragen aan het formuleren en vastleggen van de aanbestedingsopzet: o.a. wagenpark vervoerders en strategische infrastructuur, invulling verschillende vormen van vervoer.
- Zo groot mogelijke duurzaamheid binnen de beschikbare middelen.

Ontwerp dienstregeling en OV-product

- Klanten vasthouden en nieuwe klanten trekken en ondertussen de verhouding tussen kosten en opbrengsten verbeteren (de gemiddelde kostendeckingsgraad groeit jaarlijks ten opzichte van 2014 tot 2020 gemiddeld met 1%punt.)
- Ontwikkeling van de dienstregeling 2016 passend binnen de financiële kaders en gericht op verdergaande netwerkintegratie met trein. Voor de dienstregeling 2016 wordt uitgegaan van een invoering van een maatregelenpakket dat leidt tot een verlaging van de kosten met € 1,0 miljoen op jaarbasis.
- Uitbouwen verdiens OV bovenkant lijnennet:
 - focus op versnellen bestaande lijnennet, met realistische rijtijden;
 - inzet op eenvoud en bundeling lijnen;
 - optimaliseren Qliners, Qlink en zware basislijnen in streek en stad, inclusief juiste materieelinzet;
 - Invoeren van de 2^e fase HOV-visie Groningen door Q-link 1 te laten rijden tussen Zuidhorn – Zernike – UMCG en Station Europapark en Q-link 5 te laten rijden van Annen via P+R Haren - Grote Markt – UMCG naar P+R Meerstad
- Slim herontwerp OV onderkant lijnennet met vervoerders om de kostendeckingsgraad van slecht renderende lijnen te verbeteren:
 - klein waar kan, groot waar moet;
 - vraagafhankelijk waar kan, vast waar moet;
 - slecht renderende lijnen met beperkt gebruik beperken van het voorzieningenniveau.
- Afstemmen OV-producten met Groningen Bereikbaar, Taskforce Mobiliteitsmanagement, Ring Zuid en daarnaast voor en tijdens de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg P+R-producten ontwikkelen.
- Stremmingen en omleidingen klantvriendelijk oplossen (Florijnas Assen, Hondsrugweg Emmen en werkzaamheden Ring Zuid Groningen). Uitgangspunt is handhaven huidige rijtijden.

Ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid

Voor reizigers optimale OV-infra (laten) realiseren.

- Intensieve samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders, gericht op verbetering van OV-infrastructuur.
- Optimaliseren van bestaande voorzieningen/infra op knooppunten op het gebied van bijv. fietsstallingen, reizigersinformatie.
- Het verder vervoerder onafhankelijk maken van strategische OV-infrastructuur.

Reizigersinformatie

Iedereen weet altijd en overal of, waar en wanneer openbaar vervoer voor hem of haar beschikbaar is.

- Het geven van aansluitinformatie in de keten (bus-bus, bus-trein) voor reizigers in de bus via o.a. TFT-schermen in de bus.
- Dynamische informatie (DRIS) beschikbaar stellen via Nationale Databank OV (NDOV) en verbeteren.
- Halte-informatie (toegankelijkheid e.d.) digitaal beschikbaar maken en koppelen aan (actueel) reisadvies (i.s.m. Ministerie).

| Ontwikkeling | Begroting 2015 | Prognose 2015 (maart 2015) | Begroting 2016 | Raming 2017 | Raming 2018 | Raming 2019 |
|------------------------------------|-----------------|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Lasten | | | | | | |
| Ontwikkelbudget | 152.000 | 152.000 | 153.000 | 155.000 | 156.000 | 158.000 |
| Reizigersinformatie en haltebeleid | 320.000 | 320.000 | 324.000 | 327.000 | 331.000 | 334.000 |
| Totaal lasten | 472.000 | 472.000 | 477.000 | 482.000 | 487.000 | 492.000 |
| Baten | | | | | | |
| Ontwikkeling | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal baten | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Saldo | -472.000 | -472.000 | -477.000 | -482.000 | -487.000 | -492.000 |

3.3 Productenraming: beheer

Beheer omvat:

- voorbereiding aanbestedingen
- beheer concessies
- beheer betaalsystemen
- beheer sociale veiligheid
- beheer reizigersinformatie
- beheer financiën dienstregeling en dienstregelingprocessen

Meerjarendoelstellingen

Het door middel van het beheren van OV-producten bijdragen aan het realiseren van de volgende doelstellingen van het OV-bureau:

- 1% reizigerskilometers groei per jaar ten opzichte van realisatie van het voorgaande jaar;
- het klanttevredenscijfer uit de KpVV Klantenbarometer is 7,5 (of hoger);
- gebiedsdekking tussen 07.00 en 24.00 uur;
- de gemiddelde kostendekkingsgraad groeit jaarlijks ten opzichte van 2014 tot 2020 gemiddeld met 1%punt.

Beheer

De belangrijkste bijdrage van Beheer aan het bereiken van de doelen ligt op het zorgdragen voor nakoming van de afspraken zoals opgenomen in de concessies en/of overeenkomsten waarmee we voortdurend de gewenste kwaliteit van de dienstverlening op peil houden.

Daarbij moet worden bedacht dat gemaakte afspraken door allerlei nieuwe ontwikkelingen kunnen worden ingehaald. Het is dan zaak om op constructieve wijze de afspraken aan te passen c.q. te verbeteren zodat binnen de financiële en juridische kaders voor alle partijen een win-winsituatie ontstaat. Op deze wijze wordt ook een goede relatie met de opdrachtnemers ontwikkeld en onderhouden. Bij ontwikkeltrajecten wordt vanuit beheerperspectief inbreng worden geleverd om de op te leveren producten uiteindelijk beheerbaar te maken en te houden. Naast het beheer op inhoud van de afspraken vindt financieel beheer plaats waarbij het uitgangspunt is dat het OV-bureau alleen betaald voor diensten die daadwerkelijk zijn geleverd en (door)ontwikkeling van de dienstregeling altijd binnen het beschikbare budget dient plaats te vinden. Dit alles vanuit het oogpunt om een kwalitatief hoogwaardig product te leveren aan de reiziger en daarmee een bijdrage te leveren aan een hogere klanttevredenheid en een groeiende kostendekking.

Doelen 2016

Voorbereiding aanbestedingen

De voorbereiding voor de aanbestedingen voor de nieuwe concessieperiode (GD/HOV-concessie) is in 2013 van start gegaan en heeft begin 2014 geleid tot een vastgestelde Nota van Uitgangspunten (NvU). In 2014 is eveneens gestart met de uitwerking van de NvU in een Programma van Eisen (PvE) die voor de zomer van 2015 moet worden vrij gegeven voor de inspraak.

In december 2014 is besloten om de GD concessie met twee jaar te verlengen tot eind 2019. Daarmee zou ook de planning voor de aanbesteding gaan verschuiven naar een later moment. De Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) heeft echter een bezwaar ingediend tegen het verlengingsbesluit en een voorlopige voorziening aangevraagd. De planning voor de aanbesteding zal worden aangehouden tot het moment dat de rechter een uitspraak heeft gedaan m.b.t. de voorlopige voorziening. Afhankelijk van de uitspraak van de rechter zal vervolgens worden bepaald om al dan niet de aanbesteding op korte termijn voort te zetten. Mocht dat wel het geval zijn dan zal dit voor 2016 betekenen:

- het vaststellen van het bestek en het definitieve Programma van Eisen uiterlijk januari 2016 en publicatie van de aanbestedingstukken op Tendered;

Collegedebat - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

| |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• indienen van de offertes door potentiële inschrijvers in mei 2016;• beoordeling van de offertes in juni 2016 en voorbereiding van de besluitvorming;• gunning van GD concessie vlak voor de zomer van 2016;• het najaar van 2016 kan worden gebruikt voor uitloop van de planning en eventuele juridische procedures. |
| Beheer concessies <ul style="list-style-type: none">• Door structureel, systematisch en proactief de uitvoeringskwaliteit te monitoren en de resultaten daarvan te beheren wordt een bijdrage geleverd aan de realisatie van een klanttevredenheid van minimaal een 7,5.• Opstellen en uitvoeren van het jaarlijks kwaliteitsplan en de beheeragenda (kwaliteitsbehoud) waarin ten minste de volgende onderwerpen zijn opgenomen:<ul style="list-style-type: none">- onzekerheidsreductie bij reizigers, in het bijzonder te vroeg vertrekken en aansluitgarantie;- houding en gedrag van chauffeurs, waaronder specifiek de dienstverlening van de chauffeurs m.b.t. de toegankelijkheid van het OV;- uitvoeringskwaliteit en informatie rond de dienstregelingovergang;- eenduidige en actuele informatie tijdens de reis voor de reiziger.• Beheer kleinschalige concessies:<ul style="list-style-type: none">- stevige bewaking van de uitvoeringskwaliteit in het een na laatste jaar van de concessie;- ontwikkelingen binnen kleinschalig vervoer beheersbaar houden(ontwikkeling vrijwilligersvervoer e.d.).• Beheer van versterkingsinzet zowel budgettechnisch als op kwaliteit (GD/HOV/KLOV). |
| Beheer betaalsystemen <i>OV-chipkaartsysteem</i> <ul style="list-style-type: none">• Het huidige OV-chipkaartsysteem is stabiel en laat sinds 2013 geen grote onregelmatigheden meer zien. Doel is het bewaken van de stabiliteit van het systeem. Het OV-bureau heeft hiertoe overigens geen directe beïnvloedingsmogelijkheden en zal bij geconstateerde onregelmatigheden dit via de vervoerder(s) moeten organiseren.• Daar waar nog (kleine) onregelmatigheden voorkomen zijn klantvriendelijke en effectieve processen noodzakelijk zodat reizigers zo weinig mogelijk hinder van deze onregelmatigheden ondervinden.• De techniek van verschillende betaalsystemen ontwikkelt zich in een razend tempo. Doel is het volgen van de ontwikkelingen en waar mogelijk in overleg met vervoerder(s) pilots organiseren om nieuwe technieken als contactloos betalen en be-in / be-out te testen en daarmee voorbereid te zijn als de nieuwe betaalsystemen operationeel worden. <i>Distributie</i> <ul style="list-style-type: none">• Het binnen de vastgestelde (financiële) kaders in stand houden en verder optimaliseren van het distributienetwerk. |
| Beheer sociale veiligheid <ul style="list-style-type: none">• Uitvoering geven aan het in 2014 geactualiseerde Sociaal Veiligheidsplan 2015 – 2020.• Het behouden van het door reizigers gegeven rapportcijfer van 8,0 (was in 2014 8,0) voor gevoel van (sociale) veiligheid.• Het percentage zwart- en grijsrijden behouden op max. 1% (effectieve controle op- en preventie van zwart- en grijsrijden.) |
| Beheer reizigersinformatie <i>DRIS</i> <ul style="list-style-type: none">• Proactief beheer van de kwaliteit van de dynamische reizigersinformatie zodat onzekerheid over reistijden zo veel mogelijk gereduceerd kan worden bij reizigers. Zowel bij de halte als vlak voor vertrek via apps, websites en DRIS panelen.• Beheer en verdere optimalisatie van het ketenbeheerssysteem opdat alle partijen(in opdracht van het OV-bureau) in de keten van dynamische reisinformatie hun contractafspraken naleven, incidenten snel en goed oplossen en hun aandeel leveren aan kwalitatief hoogwaardige reisinformatie.• Uitwerking van het in 2015 geformuleerde beleid over de toekomstige invulling van de fysieke DRIS palen bij de haltes, in afstemming met provincies Groningen en Drenthe, gemeente Groningen en wegbeheerders. |

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

NDOV

- Kwaliteit van de te leveren data dient in 2016 op het vereiste niveau te zijn. Conform bestek is dit 98% van de haltepassages.
- Monitoring van het landelijke NDOV-beheer en voorkomende werkzaamheden om de dynamische reisinformatie kwalitatief hoogwaardig te laten aansluiten bij de behoeften van de reizigers.

Beheer financiën dienstregeling en dienstregeling processen

- Financiële stabiliteit door:
 - financieel beheer dienstregeling 2016;
 - scherp zicht op meer- en minderwerk en daarbij behorende kosten;
 - het binnen vastgestelde financiële kaders realiseren van een kwalitatief hoogwaardige dienstregeling 2017 die maximaal tegemoet komt aan de vraag van de reiziger;
 - gedegen afrekening dienstregeling 2015.

| Beheer | Begroting 2015 | Prognose 2015 (maart 2015) | Begroting 2016 | Raming 2017 | Raming 2018 | Raming 2019 |
|---|--------------------|-------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Lasten | | | | | | |
| Beheer algemeen en audits | 196.000 | 196.000 | 246.000 | 158.000 | 158.000 | 158.000 |
| Concessiemanagement GD | 93.892.000 | 89.691.000 | 93.537.000 | 96.506.000 | 99.392.000 | 102.362.000 |
| Concessiemanagement HOV | 3.904.000 | 3.840.000 | 4.011.000 | 4.071.000 | 4.193.000 | 4.319.000 |
| Concessiemanagement Q liner 315 | 495.000 | 417.000 | 429.000 | 442.000 | 455.000 | 469.000 |
| Concessiemanagement KLOV | 10.717.000 | 8.801.000 | 9.096.000 | 9.333.000 | 9.613.000 | 9.901.000 |
| OV-chipkaart additionele kosten | 1.426.000 | 1.434.000 | 1.440.000 | 1.454.000 | 1.469.000 | 1.484.000 |
| Sociale veiligheid | 661.000 | 618.000 | 667.000 | 674.000 | 680.000 | 687.000 |
| Maatregelen dienstregeling 2015 | -1.800.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Maatregelen dienstregeling 2016 | 0 | 0 | -1.034.000 | -1.034.000 | -1.034.000 | -1.034.000 |
| Verplaatsing busstalling naar Peizerweg | 0 | 0 | -500.000 | -500.000 | -500.000 | -500.000 |
| Totaal lasten | 109.491.000 | 104.997.000 | 107.892.000 | 111.104.000 | 114.426.000 | 117.846.000 |
| Baten | | | | | | |
| Concessiemanagement GD | 48.214.000 | 47.059.000 | 48.355.000 | 49.506.000 | 50.783.000 | 52.085.000 |
| Concessiemanagement HOV | 2.028.000 | 2.039.000 | 2.090.000 | 2.140.000 | 2.195.000 | 2.251.000 |
| Concessiemanagement KLOV | 1.839.000 | 1.210.000 | 1.238.000 | 1.267.000 | 1.300.000 | 1.334.000 |
| Sociale veiligheid | 25.000 | 25.000 | 25.000 | 25.000 | 25.000 | 25.000 |
| Opbrengstmaatregelen 2015 GD concessie | 300.000 | 167.000 | 172.000 | 177.000 | 182.000 | 188.000 |
| Totaal baten | 52.406.000 | 50.500.000 | 51.880.000 | 53.115.000 | 54.485.000 | 55.883.000 |
| Saldo | -57.085.000 | -54.497.000 | -56.012.000 | -57.989.000 | -59.941.000 | -61.963.000 |

Toelichting baten en lasten:

Het onderdeel 'Beheer algemeen en audits' is zoals reeds aangegeven in de begroting 2014 opgehoofd in verband met de extra kosten voor de aanbesteding van nieuwe concessies per december 2017.

De lasten concessies zijn gebaseerd op de dienstregeling 2015 en jaarlijks geïndexeerd voor de volgende jaren.

In de geprognoseerde baten zijn gebaseerd op de prognoses van maart 2015.

Rekening gehouden is met het effect van de studentenkaart OV voor MBO scholieren vanaf 2017. Dit effect is voorsnog ingeschat op per saldo

1 miljoen euro per jaar. De precieze effecten van deze maatregelen zijn nog niet volledig bekend.

De baten van sociale veiligheid betreffen de door de OV-stewards opgelegde boetes.

3.4 Productenraming: informatie en analyse

Informatie en analyse omvat:

- bronbeleid
- rapportages
- financiële informatievoorziening, advisering en ondersteuning
- coördinatie onderzoeken
- analyse en publicaties
- kwaliteitszorg en coördinatie klachtafhandeling

Meerjarendoelstellingen

Het door middel van bewaken van informatiestromen en –bronnen en het analyseren van data bijdragen aan het realiseren van de volgende doelstellingen van het OV-bureau:

- 1% reizigerskilometers groei per jaar ten opzichte van realisatie van het voorgaande jaar;
- het klanttevredenheidscijfer uit de KpVV Klantenbarometer is 7,5 (of hoger);
- gebiedsdekking tussen 07.00 en 24.00 uur;
- de gemiddelde kostendekkingsgraad groeit jaarlijks ten opzichte van 2014 tot 2020 gemiddeld met 1%punt.

Informatie en analyse voorziet de clusters klant-reiziger, ontwikkeling, beheer en financiën van data en analyseert data t.b.v. het ontwikkelen en beheren van beleidsproducten.

In landelijk verband wordt gewerkt aan het open stellen van vervoersdata via landelijke loketten. Naaste actuele dienstregelinginformatie zullen op termijn andere data aan worden toegevoegd zoals bijvoorbeeld aantal instappers, kilometers of haltevoorzieningen.

Doelen 2016

Bronbeleid

- Bewaken inkomende informatiestromen en –bronnen van OV-chipkaart, GOVI, UclTK etc.
- Benutten en waarborgen van kwaliteitsinformatiestromen m.b.v. data- en controleprotocollen.
- Benutten van extra informatiemogelijkheden van de OV-chipkaart.
- Ontwikkelen en benutten van nieuwe informatiebronnen m.b.t. factoren die van invloed zijn op de mobiliteit bijv. demografische gegevens, weersomstandigheden.

Rapportages

- Opstellen van rapportages ter ondersteuning van de uitvoering van het beleid, zoals managementrapportages.

Financiële informatievoorziening, advisering en ondersteuning

- Op basis van de beschikbare bronnen verstrekken van financiële informatie.
- Het verstrekken van adviezen t.b.v. de voorbereiding en de uitvoering van het beleid.
- Beheer van de subsidieverlening en vaststelling m.b.t. de concessies.
- Bieden van ondersteuning bij de beheeragenda's voor de concessies GD, HOV en KLOV.
- Managementrapportages voor gemeenten en vervoerders; verzamelen en analyseren van gegevens.
- Ondersteunen van de budgetbewaking m.b.t. de exploitatie.

Coördinatie onderzoeken

- Coördineren van onderzoeken die worden uitgevoerd t.b.v. beheer, ontwikkeling en marketing en communicatie.
- Beheren van het Digitaal Reizigers Panel.

Analyse en publicaties

- Het uitvoeren van analyses ten behoeve van beleid.
- Het verzorgen van publicaties zoals de Trendmonitor.

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

- Nader vormgeven van wijze waarop de achterliggende gegevens van de publicaties beschikbaar kunnen worden gesteld aan de samenleving, zoals gemeenten en andere belangstellenden.
- Beschikbaar stellen van (open) data, binnen de juridische en technische mogelijkheden, zoals OV-chipkaart data-analyse, OV-klantenbarometer, Trendmonitor en Analyse systeem stiptheid en ketenverplaatsing.

Kwaliteitszorg en coördinatie klachtenafhandeling

- Coördineren van de klachtenafhandeling, zowel intern (OV-bureau) als bij de vervoerders.
- Het verwerken van klachten tot stuurinformatie en (management)rapportages die zijn ingediend bij de vervoerders.

| Informatie en analyse | Begroting 2015 | Prognose 2015 (maart 2015) | Begroting 2016 | Raming 2017 | Raming 2018 | Raming 2019 |
|-----------------------|-----------------|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Lasten | | | | | | |
| Informatie en analyse | 151.000 | 151.000 | 152.000 | 154.000 | 155.000 | 157.000 |
| Totaal lasten | 151.000 | 151.000 | 152.000 | 154.000 | 155.000 | 157.000 |
| Baten | | | | | | |
| Informatie en analyse | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal baten | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Saldo | -151.000 | -151.000 | -152.000 | -154.000 | -155.000 | -157.000 |

3.5 Productenraming: special projects

Special projects omvat:

- evenementen en nachtvervoer

Meerjarendoelstellingen

Het door middel van het organiseren van evenementen- en nachtvervoer en projecten voor derden bijdragen aan het realiseren van de volgende doelstellingen van het OV-bureau:

- 1% reizigerskilometers groei per jaar ten opzichte van realisatie van het voorgaande jaar;
- het klanttevredenheidscijfer uit de KpVV Klantenbarometer is 7,5 (of hoger);
- gebiedsdekking tussen 07.00 en 24.00 uur;
- de gemiddelde kostendekkingsgraad groeit jaarlijks ten opzichte van 2014 tot 2020 gemiddeld met 1%punt.

Evenementen en nachtvervoer

Voor bezoekers van grotere evenementen inzetten van extra openbaar vervoer. Door cofinanciering vanuit organisator en/of gemeenten of hanteren van hoge tarieven is evenementen en nachtvervoer en ander bijzonder vervoer in beginsel voor het OV-bureau volledig kostendekkend.

Voor bezoekers van horeca, bioscopen, schouwburgen, e.d. waar mogelijk bieden van openbaar vervoer aanvullend op het reguliere aanbod gedurende bepaalde nachten, op basis van het principe van kostendekkendheid of door het aanpassen van tarieven, evt. met cofinanciering van gemeenten en horeca. Het aanbod van nachtvervoer wordt in nauw overleg met de gemeente(n) bepaald.

Projecten voor derden

De condities waaronder we projecten voor derden willen verrichten:

- 100% kostendekkend;
- niet in de markt concurrerende activiteiten;
- voor het OV-bureau in de zin van kennis en knowhow een meerwaarde en ook een relationele meerwaarde in relatie tot de doelstellingen van het OV-bureau.

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

Doelen 2016

Evenementen en nachtvervoer

Evenementenvervoer en nachtbusen worden in principe kostendekkend ingezet waarbij organisaties en/of gemeenten in enkele gevallen een financiële bijdrage leveren om deze kostendekkend te kunnen bereiken:

- zoals vervoer voor jaarlijks terugkerende 'evenementen', bijv. TT Assen, Truckstar, Gamma Racing Day, WK Superbikes, C'est La Vie Emmen, Zuidlaardermarkt, Open Dagen RUG, Bloemenjaarmarkt, Knoalsternacht en het Bevrijdingsfestival. Daarnaast wordt evenementenvervoer geregeld voor eenmalige grote evenementen, zoals in het verleden The Passion te Groningen (2014) en WK Wielrennen te Emmen (2015).
- Bij enkele grote evenementen waar extra vervoer gewenst is, maar dit niet kostendekkend is te realiseren wordt vanuit het budget marketing & communicatie geld beschikbaar gesteld om het extra vervoer te regelen. Dit om er voor zorg te dragen dat (nieuwe) reizigers een positieve reiservaring opdoen waarmee de kans groter is dat deze reizigers vaker van de bus gebruik zullen gaan maken. Voorbeelden hiervan zijn o.a. meer Qliners op Koningsdag en extra bussen tijdens Noorderzon.
- Het nachtbusnetwerk zal op basis van vraag vanuit organisaties (gemeenten e.d.) en reizigers waar mogelijk worden uitgebreid en waar noodzakelijk worden versoberd indien het aantal reizigers voor een kostendekking niet voldoende is en gemeenten en/of horeca geen financiële bijdrage willen/kunnen leveren.

| Special projects | Begroting 2015 | Prognose 2015 (maart 2015) | Begroting 2016 | Raming 2017 | Raming 2018 | Raming 2019 |
|------------------------------|-------------------|-------------------------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|
| Lasten | | | | | | |
| Evenementen- en nachtvervoer | 358.000 | 358.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 |
| Totaal lasten | 358.000 | 358.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 |
| Baten | | | | | | |
| Evenementen- en nachtvervoer | 358.000 | 358.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 |
| Totaal baten | 358.000 | 358.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 |
| Saldo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Toelichting baten en lasten:

De lasten en baten voor het evenementen- en nachtvervoer zijn in 2016 begroot op € 375.000.

Het evenementen- en nachtvervoer is kostendekkend begroot.

3.6 Productenraming: bedrijfsvoering

Bedrijfsvoering omvat:

- organisatieontwikkeling
- organogram en formatie
- automatisering
- huisvesting

Doel van de bedrijfsvoering is om op slagvaardige, kwalitatief hoogwaardige, klantvriendelijke en flexibele wijze de primaire taakstelling van het OV-bureau (het realiseren, in stand houden en verbeteren van het openbaar vervoer) mogelijk te maken.

Organisatieontwikkeling

Van de ambtelijke dienst van het OV-bureau wordt in 2016 (net als in de afgelopen jaren) gevraagd:

- overtuigende adviesrol voor het bestuur en de moederorganisaties op inhoud, proces, bestuurlijk-politieke gevoeligheden, financiële risico's, opdrachtnemerschap van (kaderstellende) bestuursbesluiten en zorgvuldige verantwoording richting bestuur;
- heldere – met de gebiedspartners gedeelde - vervoerkundige hoofdlijnenvisie op de doorontwikkeling van het Regionaal Openbaar Vervoer in het gebied, doorwerkend in een afgestemd

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

meerjarenperspectief zodanige mix van opdrachtgeverschap en partnership met de concessiehouders dat deze optimaal en geïnspireerd hun taken vormgeven en uitvoeren ("inlevende zakelijkheid");

- invulling partnership met inliggende gemeenten rond de verschillende vormen van collectief vervoer in het gebied, inzetten voor het realiseren van 'publiek vervoer';
- zodanige vormgeving van klantgerichtheid en marketing binnen het OV dat verdere groei van het regionaal OV op de (HOV-)lijnen met groeipotentie met behoud van een gebiedsdekkende ontsluiting van het landelijk gebied plaats kan hebben;
- het voortdurend leggen van relevante verbindingen in de regio, naar andere regio's en (inter) nationaal;
- samenhang binnen het OV-bureau en doordachte en op voldoende feiten gebaseerde besluiten en voorstellen (inhoud, bestuurlijk, financieel, juridisch, promotioneel etc.);
- professionele organisatie, met professionele en verbindende medewerkers, die in- en extern goede samenwerking weten te bereiken;
- binnen voortdurende randvoorwaarden en kwaliteitskaders (financieel, juridisch/WGR, integriteit etc).

De inhoud van het onderwerp OV en de samenwerkingsvorm van het OV-bureau maken dat

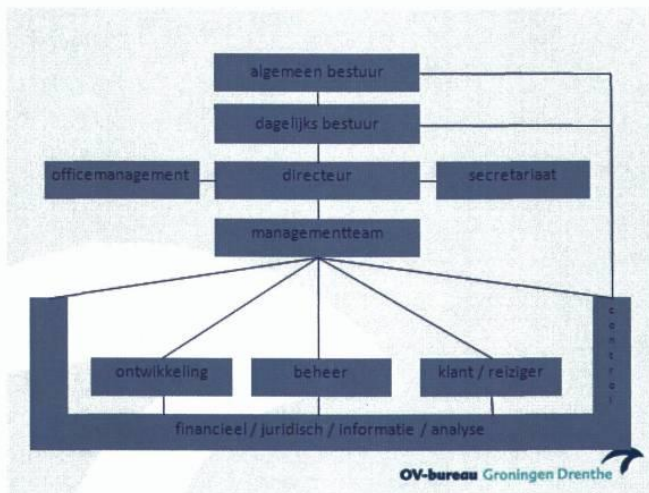
doelstellingen slechts kunnen worden gerealiseerd als de volgende kernkwaliteiten in voldoende mate aanwezig zijn en blijven in de organisatie:

- inhoudelijke expertise (kennis/kunde);
- professioneel opdrachtgeverschap;
- gedrevenheid (enthousiasme);
- grensverleggende neiging (durf, lef, visionair, creatief);
- resultaatgerichtheid;
- gerichtheid op de reiziger;
- samenwerkingsbereidheid met andere stakeholders voor het OV in het gebied.

Eveneens kunnen ambities als bovengeschetst alleen worden waargemaakt als organisatiebreed wordt gewerkt vanuit de volgende kernwaarden:

- met betrokkenheid en passie;
- integraal denkend en werkend;
- het verschil willen maken (ambitie);
- verbindend werken en gericht op samenwerking.

Het OV-bureau (bestuur en ambtelijke dienst) streeft daarbij naar een niveau van werken en presteren na dat door moeders, burgers, klanten, partnerorganisaties in het gebied en collega-organisaties (andere 'OV-autoriteiten') wordt erkend en herkend als zeer vertrouwd, verbindend en vooruitstrevend.



Collegiebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

De control in bovenstaand schema is belegd bij de controller. De controller adviseert rechtstreeks aan de directeur en/of het dagelijks bestuur (DB) en algemeen bestuur (AB) over alle zaken die de financieel/economische bedrijfsvoering betreffen.

Aandachtspunten van control zijn onder meer:

- checks op (dus niet: zelf uitvoeren van) gehanteerde (meerjaren)prognoses, gehanteerde prognose-systematiek en doorrekeningen financiële gevolgen voornemens en wensen (zoals die intern tot op MT/directieniveau worden uitgevoerd bij elk relevant voorstel);
- inrichting begrotingsproces en jaarrekening-processen;
- borging kwaliteit interne financiële processen;
- Waar aan de orde aanpassingsvoorstellen op gehanteerde systematieken/processen.

De controller heeft een zelfstandig signalerende functie richting het AB en DB. Een nadere beschrijving van de taken en bevoegdheden van de controller is vastgelegd in het Statuut voor de controller.

De formatie van in totaal 18,2 fte is als volgt verdeeld over de verschillende organisatieonderdelen van het OV-bureau:

| Formatie | Omvang in fte's |
|---|-----------------|
| Directeur | 1,0 |
| Cluster Klant - reiziger | 2,8 |
| Cluster Ontwikkeling | 4,6 |
| Cluster Beheer (incl aanbesteding) | 3,6 |
| Financiën, Control en Juridische zaken en Informatie en Analyse | 4,4 |
| Officemanagement en secretariaat | 1,8 |
| Totaal | 18,2 |

De feitelijke formatie van het OV-bureau ligt echter in 2016 waarschijnlijk iets hoger (1,4 fte tijdelijke overformatie in samenhang met aanloop naar volgende ronde concessieaanbestedingen (0,6), beheer DRIS (0,4) en secretariaat Consumenten Platforms (0,4). De financiële vertaling van deze formatie is verwerkt in deze begroting).

Automatisering

In 2016 zullen mede gebaseerd op een 2015 lopend onderzoek waarbij ook experts van de moederorganisaties zijn betrokken delen van de hard- en software worden vervangen, met name waar het gaat om het financieel systeem. Een en ander wordt gedekt uit het bestaande budget voor kantoorkosten.

Huisvesting

Het huurcontract loopt tot 1 maart 2017. Begin 2014 heeft het dagelijks bestuur na een intensieve analyse besloten het toenmalige huurcontract met twee jaar te verlengen met een optie voor de periode 2017 tot 2020. In 2016 dient opnieuw een besluit te worden genomen over de huisvesting van het apparaat van het OV-bureau. Aangezien zich sinds 2014 geen wezenlijke wijzigingen hebben voorgedaan in het denken over de positionering van het OV-bureau binnen het Gronings-Drentse organisatienetwerk, ligt het voor de hand om de genoemde verlengingsoptie te lichten. Wel is het de bedoeling om de inrichting te renoveren, aangezien het OV-bureau reeds 10 jaar dezelfde huisvesting gebruikt (zonder dat in deze periode grote wijzigingen zijn doorgevoerd). Een en ander dient eventueel gedekt te worden uit het bestaande budget voor kantoorkosten.

| Bedrijfsvoering | Begroting 2015 | Prognose 2015 (maart 2015) | Begroting 2016 | Raming 2017 | Raming 2018 | Raming 2019 |
|----------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Lasten | | | | | | |
| Lonen en salarissen | 1.676.000 | 1.676.000 | 1.692.000 | 1.709.000 | 1.727.000 | 1.743.000 |
| Huisvestingskosten | 99.000 | 113.000 | 114.000 | 115.000 | 116.000 | 117.000 |
| Kantoorkosten | 105.000 | 105.000 | 106.000 | 107.000 | 108.000 | 109.000 |
| Advieskosten | 264.000 | 264.000 | 266.000 | 269.000 | 271.000 | 274.000 |
| Totaal lasten | 2.144.000 | 2.158.000 | 2.178.000 | 2.200.000 | 2.222.000 | 2.243.000 |
| Baten | | | | | | |
| Lonen en salarissen | 782.000 | 782.000 | 782.000 | 782.000 | 782.000 | 782.000 |
| Totaal baten | 782.000 | 782.000 | 782.000 | 782.000 | 782.000 | 782.000 |
| Saldo | -1.362.000 | -1.376.000 | -1.396.000 | -1.418.000 | -1.440.000 | -1.461.000 |

Toelichting baten en lasten: voor de bijdragen in de personele lasten (baten lonen en salarissen) is uitgegaan van de index BDU/provinciefonds (= 0%).

3.7 Productenraming: financiering

Financiering omvat:
financiering- en dekkingsmiddelen

Meerjarendoelstellingen

Een financieel gezonde organisatie, blijkend uit toepassing van repressief toezicht door de toezichthouder en goedkeurende verklaringen van de accountant, ook op het gebied van de rechtmatigheid.

Doelen 2016

Financiering en dekkingsmiddelen

- Weerstandsvermogen op peil: € 2,5 miljoen eind 2016 (streefdatum).
- Rendement op uitgezette middelen:
 - kort geld vrije ruimte: 3 maands euribor;
 - kort geld schatkistbankieren: rente schatkistbankieren (niet beïnvloedbaar)
 - lang geld schatkistbankieren: depositorente schatkistbankieren (niet beïnvloedbaar)
- Kostendekkendheid bepaalde activiteiten:
 - evenementen- en nachtvervoer; vervoer;
 - projecten voor derden.
- Voldoen aan eisen verantwoording BDU (2015) en BBV.
- Voldoen aan informatieplicht aan derden (CBS).
- Reizigersopbrengsten monitoren en zo nodig bijsturen.
- Ontwikkelingen Studentkaart monitoren, m.n. de MBO 18- aanpassing en hierop tijdig anticiperen.
- Opstellen en doorontwikkelen van prognoses t.b.v. bestuursrapportages.
- Opstellen van ramingen voor financiële verantwoordingen.

| Financiering | Begroting 2015 | Prognose 2015 (maart 2015) | Begroting 2016 | Raming 2017 | Raming 2018 | Raming 2019 |
|--|-------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Lasten | | | | | | |
| Exploitatiesaldo | 14.000 | 2.713.000 | 762.000 | -1.256.000 | -2.745.808 | 0 |
| Nog te realiseren dekkingsmaatregelen | 0 | 0 | 0 | 0 | -2.902.192 | -7.710.000 |
| Totaal lasten | 14.000 | 2.713.000 | 762.000 | -1.256.000 | -5.648.000 | -7.710.000 |
| Baten | | | | | | |
| Bijdrage BDU | 57.482.000 | 57.588.000 | 57.588.000 | 57.588.000 | 57.588.000 | 57.588.000 |
| Extra bijdrage partners (businesscase) | 2.400.000 | 2.400.000 | 2.400.000 | 2.400.000 | 0 | 0 |
| Specifieke BDU subsidies | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Te vergoeden BTW-OV | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Rente | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 |
| Overige baten | 200.000 | 200.000 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal baten | 60.092.000 | 60.198.000 | 59.998.000 | 59.998.000 | 57.598.000 | 57.598.000 |
| Saldo | 60.078.000 | 57.485.000 | 59.236.000 | 61.254.000 | 63.246.000 | 65.308.000 |

Toelichting baten en lasten:

Het positieve exploitatiesaldo in de jaren 2015 en 2016 wordt toegevoegd aan de weerstandscapaciteit. Daarmee kunnen de verwachte negatieve saldo voor

de jaren 2017 en 2018 (deels) worden opgevangen. In 2019 kan dat niet meer en zal bij een ongewijzigde situatie op een andere manier invulling moeten worden gegeven aan de dekkingsopgave. Overigens is

Collegiebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

in deze begroting geen rekening gehouden met de effecten die voortvloeien uit de 2^e verlenging van de GD concessie, zie ook onderdeel 2.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief. In meerjarenperspectief wordt ingezet op een minimale weerstandscapaciteit per einde van ieder jaar van € 2.500.000.

De bijdragen BDU zijn in verband met de gewijzigde indexering door het Rijk voorzichtigheidshalve niet geïndexeerd. Geen rekening is gehouden met toekomstige bezuinigingen, noch met additionele funding, behalve die welke voortvloeien uit de Buca materieelvernieuwing.

De BTW-OV wordt sinds 2007 niet meer op declaratiebasis, maar forfaitair door het ministerie vergoed aan de provincies. Hoewel de forfaitaire

compensatie niet meer afzonderlijk zichtbaar is op de BDU beschikkingen van het ministerie aan de provincies, is bij navraag bij het ministerie gebleken dat de compensatie in de BDU-uitkering aan de provincies is ingebouwd. Het OV-bureau is in 2007 met de provincies overeengekomen dat de BTW-OV op begrotingsbasis door de provincies aan het OV-bureau zal worden vergoed. In de begroting is deze vergoeding begrepen in de bijdragen BDU.

De verwachte bijdragen BDU inclusief BTW-OV door de deelnemers in de GR zijn weergegeven in de onderstaande tabel, waarbij voor 2016 is uitgegaan van een index van 0%:

| Bijdragen | 2014 | Prognose 2015 (maart 2015) | Begroting 2016 | Raming 2017 | Raming 2018 | Raming 2019 |
|--|-------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| BDU-bijdrage Groningen | 37.166.777 | 37.222.528 | 37.223.000 | 37.223.000 | 37.223.000 | 37.223.000 |
| BDU-bijdrage Drenthe | 20.338.502 | 20.365.372 | 20.365.000 | 20.365.000 | 20.365.000 | 20.365.000 |
| Extra bijdrage partners (businesscase) | 2.400.000 | 2.400.000 | 2.400.000 | 2.400.000 | 0 | 0 |
| Totaal bijdragen | 59.905.279 | 59.987.900 | 59.988.000 | 59.988.000 | 57.588.000 | 57.588.000 |

bedragen zijn inclusief vergoeding BTW-OV

BDU-bijdragen inclusief index 2014 conform beschikking ministerie van I&M

BDU-bijdragen inclusief verwachte index 2015 ministerie van I&M

index 2016 geraamd op 0% conform kader begroting

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus ...

3.8 Meerjarenproductenraming 2016-2019

| Meerjarenproductraming 2016 - 2019 | | | | | | |
|---|--------------------|----------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Lasten | Begroting 2015 | Prognose 2015 (maart 2015) | Begroting 2016 | Raming 2017 | Raming 2018 | Raming 2019 |
| Klant reiziger | | | | | | |
| Marketing en communicatie | 942.000 | 942.000 | 951.000 | 961.000 | 970.000 | 980.000 |
| Marketing en communicatie extra maatregelen | 0 | 0 | 200.000 | 202.000 | 204.000 | 205.000 |
| Klant - reiziger overig | 66.000 | 47.000 | 48.000 | 48.000 | 49.000 | 49.000 |
| Ontwikkeling | | | | | | |
| Ontwikkelsbudget | 152.000 | 152.000 | 153.000 | 155.000 | 156.000 | 158.000 |
| Reizigersinformatie en haltebeleid | 320.000 | 320.000 | 324.000 | 327.000 | 331.000 | 334.000 |
| Beheer | | | | | | |
| Beheer algemeen en audits | 196.000 | 196.000 | 246.000 | 158.000 | 158.000 | 158.000 |
| Concessiemanagement GD | 93.892.000 | 89.691.000 | 93.537.000 | 96.506.000 | 99.392.000 | 102.362.000 |
| Concessiemanagement HOV | 3.904.000 | 3.840.000 | 4.011.000 | 4.071.000 | 4.193.000 | 4.319.000 |
| Concessiemanagement Q lijnen 315 | 495.000 | 417.000 | 429.000 | 442.000 | 455.000 | 469.000 |
| Concessiemanagement KLOV | 10.717.000 | 8.801.000 | 9.096.000 | 9.333.000 | 9.613.000 | 9.901.000 |
| OV-chipkaart additionele kosten | 1.426.000 | 1.434.000 | 1.440.000 | 1.454.000 | 1.469.000 | 1.484.000 |
| Sociale veiligheid | 661.000 | 618.000 | 667.000 | 674.000 | 680.000 | 687.000 |
| Maatregelen dienstregeling 2015 | -1.800.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Maatregelen dienstregeling 2016 | 0 | 0 | -1.034.000 | -1.034.000 | -1.034.000 | -1.034.000 |
| Verplaatsing busstalling naar Peizerweg | 0 | 0 | -500.000 | -500.000 | -500.000 | -500.000 |
| Informatie en analyse | | | | | | |
| Informatie en analyse | 151.000 | 151.000 | 152.000 | 154.000 | 155.000 | 157.000 |
| Speciaal projects | | | | | | |
| Evenementen- en nachtvervoer | 358.000 | 358.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 |
| Bedrijfsvoering | | | | | | |
| Lonen en salarissen | 1.676.000 | 1.676.000 | 1.692.000 | 1.709.000 | 1.727.000 | 1.743.000 |
| Huisvestingskosten | 99.000 | 113.000 | 114.000 | 115.000 | 116.000 | 117.000 |
| Kantoorkosten | 105.000 | 105.000 | 106.000 | 107.000 | 108.000 | 109.000 |
| Advieskosten | 264.000 | 264.000 | 266.000 | 269.000 | 271.000 | 274.000 |
| Financiering | | | | | | |
| Exploitatiesaldo | 14.000 | 2.713.000 | 762.000 | -1.256.000 | -2.745.808 | 0 |
| Nog te realiseren dekkingsmaatregelen | 0 | 0 | 0 | 0 | -2.902.192 | -7.710.000 |
| Totaal lasten | 113.638.000 | 111.838.000 | 113.035.000 | 114.270.000 | 113.240.000 | 114.638.000 |
| Baten | Begroting 2015 | Prognose 2015 (maart 2015) | Begroting 2016 | Raming 2017 | Raming 2018 | Raming 2019 |
| Beheer | | | | | | |
| Concessiemanagement GD | 48.214.000 | 47.059.000 | 48.355.000 | 49.506.000 | 50.783.000 | 52.085.000 |
| Concessiemanagement HOV | 2.028.000 | 2.039.000 | 2.090.000 | 2.140.000 | 2.195.000 | 2.251.000 |
| Concessiemanagement KLOV | 1.839.000 | 1.210.000 | 1.238.000 | 1.267.000 | 1.300.000 | 1.334.000 |
| Sociale veiligheid | 25.000 | 25.000 | 25.000 | 25.000 | 25.000 | 25.000 |
| Opbrengstmaatregelen 2015 GD concessie | 300.000 | 167.000 | 172.000 | 177.000 | 182.000 | 188.000 |
| Speciaal projects | | | | | | |
| Evenementen- en nachtvervoer | 358.000 | 358.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 | 375.000 |
| Bedrijfsvoering | | | | | | |
| Lonen en salarissen | 782.000 | 782.000 | 782.000 | 782.000 | 782.000 | 782.000 |
| Financiering | | | | | | |
| Bijdrage BDU | 57.482.000 | 57.588.000 | 57.588.000 | 57.588.000 | 57.588.000 | 57.588.000 |
| Extra bijdrage partners (businesscase) | 2.400.000 | 2.400.000 | 2.400.000 | 2.400.000 | 0 | 0 |
| Specifieke BDU subsidies | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Te vergoeden BTW-OV | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Rente | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 |
| Overige baten | 200.000 | 200.000 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal baten | 113.638.000 | 111.838.000 | 113.035.000 | 114.270.000 | 113.240.000 | 114.638.000 |

Ontwerpbegroting 2016 | 30

Collegebrief - OV-bureau Ontwerpbegroting 2016 en ontwerp Dienstregeling bus . . .

In de kolommen raming staan de meerjarenramingen, gebaseerd op de begrotingsuitgangspunten, zie pagina 7. Verder is in deze begroting geen rekening gehouden met de effecten voortvloeiend

uit de 2^e verlenging van de GD concessie, aangezien deze nog niet volledig zeker is in verband met de door FMN tegen deze verlenging aangespannen rechtszaak.

3.9 Stand en verloop van de weerstandscapaciteit

In de onderstaande tabel staat de stand en het verloop van de weerstandscapaciteit. Tot en met 2015 stond op deze plaats de stand en het verloop van de balanspost van de vooruitontvangen BDU-middelen. Met de overgang van de BDU naar het provinciefonds vervalt deze post en is deze post te beschouwen als vooruitontvangen bijdragen van de partners van de gemeenschappelijke regeling OV-bureau. Deze

vooruitontvangen bijdragen hebben de functie van weerstandscapaciteit.

Op grond van dit overzicht wordt de streefdatum voor het op peil zijn van de (2,5 miljoen eind 2016) ruim gehaald. Bij deze verwachting sprake van risico's en onzekerheden. Verder zal voor 2018 en 2019 bij een ongewijzigde situatie een aanzienlijke dekkingsinspanning moeten worden geleverd.

| Stand en verloop | | | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Vooruitontvangen bijdragen partners | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Stand 1 januari | 3.183.192 | 5.896.192 | 6.658.192 | 5.402.192 | 2.500.000 |
| Toevoegingen | | | | | |
| Egalisatie- en weerstandscapaciteit | 2.713.000 | 762.000 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal toevoegingen | 2.713.000 | 762.000 | 0 | 0 | 0 |
| Onttrekkingen | | | | | |
| Egalisatie en weerstandscapaciteit | 0 | 0 | 1.256.000 | 2.902.192 | 0 |
| Totaal onttrekkingen | 0 | 0 | 1.256.000 | 2.902.192 | 0 |
| Stand per 31 december | 5.896.192 | 6.658.192 | 5.402.192 | 2.500.000 | 2.500.000 |
| <i>Samenstelling per 31 december naar component</i> | | | | | |
| Egalisatie en weerstandscapaciteit | 5.896.192 | 6.658.192 | 5.402.192 | 2.500.000 | 2.500.000 |
| Totaalstand per 31 december | 5.896.192 | 6.658.192 | 5.402.192 | 2.500.000 | 2.500.000 |



4 Paragrafen

4.1 Paragraaf weerstandsvermogen

Op 29 juni 2012 is door het algemeen bestuur de notitie risicomanagement en weerstandsvermogen 2012-2015 vastgesteld. Het risicomanagement van het OV-bureau omvat de volgende elementen, die in hun samenhang worden toegepast (de risicomanagement-systematiek van het OV-bureau Groningen- Drenthe): conservatief begroten;

- werken met een egalisatiesystematiek die drie benoemde variabelen (OV-index, reizigersopbrengsten en kalendereffect) over de jaren heen constant houdt in de begrotingsprognoses;
- zorgen voor beheersingsmaatregelen, en als tegenvallers optreden die geen onderdeel vormen van de egalisatiesystematiek, zo snel mogelijk maatregelen nemen;
- werken met een weerstandsvermogen om overbruggingsvragen op te lossen die samenhangen met beheersingsmaatregelen;
- werken met een rekening-courantfaciliteit om eventuele liquiditeitsvraagstukken als gevolg van optredende risico's op te lossen.

Deze notitie beschrijft het lopende beleid. In de loop van 2015 zal de notitie risicomanagement en weerstandsvermogen worden geactualiseerd.

De weerstandscapaciteit bedroeg per 31 december 2014 € 3,2 miljoen, waarmee de wederopbouw van de weerstandscapaciteit tijdelijk meer bedraagt dan het streefniveau van 2,5 miljoen voor eind 2016. Volgens de huidige prognoses verbetert de financiële situatie verder in 2015, zodat ook volgend jaar de weerstandscapaciteit ruim boven het streefniveau voor eind 2016 zal zitten. Echter, vanaf 2016 zullen de tekorten van het OV-bureau jaarlijks sterk oplopen vanwege het feit dat de batenontwikkeling, met name de indexering, geen gelijke tred houdt met de lastenontwikkeling. Het doel voor 2016 blijft om aan het einde van het jaar het streefniveau aan weerstandscapaciteit te hebben bereikt. Mocht uit de actualisatie van de notitie risicomanagement en weerstandsvermogen 2016-2019 blijken dat

aanpassing van de weerstandscapaciteit noodzakelijk is dan zal dit in het algemeen bestuur worden besproken.

De in de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen genoemde specifieke risico's zijn weergegeven in het onderstaande overzicht:

- de vereiste intensivering marketing;
- het nalatig haltebeheer;
- de invloed van de landelijke politiek op de SOV;
- de nieuwe verdeling van de SOV;
- het regiovervoer kent een open einde;
- de verhouding tussen bonussen en boetes;
- verdeling sterabonnements en kosten CVS;
- risico's OV-chipkaart;
- niet kostendekkend evenementenvervoer;
- meerwerk vervoerders / onvolledigheid reizigersopbrengsten;
- juridische risico's m.b.t. contracten;
- werkdruk en afhankelijkheid;
- financiering;
- landelijke ontwikkelingen BDU.

In de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen zijn deze risico's nader beschreven en gekwantificeerd. T.a.v. de meeste van deze risico's hebben zich in 2014 geen bijzonderheden voorgedaan. Ten aanzien van enkele risico's merken wij het volgende op:

- de invloed van de landelijke politiek op de Studentenkaart OV:

In het regeerakkoord "Bruggen slaan" staat dat de studentenkaart OV per 2016 wordt omgezet in een studentenkortingskaart voor het openbaar vervoer. Het hierover gesloten akkoord laat de studentenkaart OV intact. Wel zal de kaart ook beschikbaar moeten komen voor MBO scholieren. De oorspronkelijk gevreesde grootschalige bezuiniging is daarmee van de baan. De financiële gevolgen van het beschikbaar stellen van de OV-studentenkaart voor MBO scholieren zijn nog niet bekend. Enkele details van het akkoord, waaronder een wijziging van het verdeelmechanisme, waarbij de verdeling op het aantal reizigerskilometers moet gaan worden

gebaseerd, zijn nog niet uitgewerkt. De totale gevolgen van het akkoord zijn daarmee nog niet in beeld. De impact van het risico is beperkter geworden, maar is niet opgeheven.

- **juridische risico's met betrekking tot contracten:**
De FMN heeft een rechtszaak aangespannen tegen de meeste decentrale overheden. Inzet is de uitleg van het Heerenveenakkoord, dat in 2008 is afgesloten, toen er sprake was van stakingen in het OV. Van het OV-bureau wordt additionele indexering over de periode 2007-2009 geëist. Op 17 december 2014 heeft de rechter uitspraak gedaan en de vordering van FMN afgewezen. Tegen dit vonnis is op 13 maart 2015 hoger beroep aangetekend.
FMN heeft daarnaast een rechtszaak aangespannen tegen de voorgenomen extra verlenging van de GD concessie en van de rechter gevraagd dit besluit te vernietigen. Bij een eventuele vernietiging geniet het OV-bureau niet de aan de verlenging gekoppelde voordelen. In de opstelling van deze begroting zijn deze voordelen nog niet meegenomen, waarmee dit risico te beschouwen is als een positief risico.
- in december 2014 is besloten tot de verplaatsing van de busremise van de GD vervoerder van de Bornholmstraat naar de Peizerweg in Groningen. De ingebruikname van de remise is gepland per 2016. Het tijdig gereedkomen van de nieuwe remise is een risico, gelet op de vele werkzaamheden die in 2015 moeten worden uitgevoerd en de noodzaak voor de GD vervoerder om tijdig over de remise te beschikken.
- **ontwikkelingen BDU:**
De indexering van de BDU is in het kader van Rijksbezuinigingen gemarginaliseerd. In IPO-verband is hiertegen bezwaar en beroep aangetekend. Het Ministerie heeft het bezwaar van de provincies ongegrond verklaard. Het beroep is nu aanhangig bij de rechtbank.
Vanaf 2016 stopt de BDU verkeer en vervoer en wordt deze ingebouwd in het Provinciefonds. Bij de opstelling van deze begroting bestaat er nog geen volledige helderheid over de gevolgen daarvan voor de provincies en in het verlengde daarvan, voor het OV-bureau. Het OV-bureau heeft aan de colleges van de provincies Groningen en Drenthe voorgesteld om het huidige niveau van subsidiëring te handhaven en zekerheid te

bieden voor de korte termijn over een kostengerelateerde indexering. Hierover is bij de opstelling van deze begroting nog geen bevestiging ontvangen. Voor deze begroting is uitgegaan van handhaving van het huidige subsidieniveau, maar voorzichtigheidshalve de index voor 2016 op 0% te ramen.

De sinds eind 2011 door het OV-bureau gehanteerde prognosesystematiek is verder doorontwikkeld in 2014. De risico's en variabelen die op de financiële situatie van het OV-bureau van toepassing zijn, worden meerjarig gemonitord. De voortschrijdende prognoses vormen de basis voor de bestuursrapportages voor het dagelijks bestuur en aan de vier- en achtmaandsrapportages voor het algemeen bestuur. De prognoses die de basis vormen voor de bestuursrapportages worden voor iedere rapportage extern gecontroleerd.

4.2 Paragraaf financiering

Financieringsfunctie en kaders

Onder de financieringsfunctie worden alle activiteiten gerekend, gericht op het afstemmen en optimaliseren van de inkomende en uitgaande geldstroom. Met uitvoering van de financieringsfunctie worden de middelen verschaft die voor het OV-bureau nodig zijn voor de uitvoering van de taken, genoemd in de gemeenschappelijke regeling, worden tijdelijke overschotten van liquide middelen uitgezet en worden voor tijdelijke tekorten middelen aangetrokken.

Uitvoering financieringsfunctie

Tijdelijk overtollige middelen dienen verplicht te worden aangehouden bij het Rijk. In 2016 is er een drempel voor het verplicht aanhouden van tijdelijk overtollige middelen van ruim 8 ton. Deze ruimte wordt evenals in 2014 gebruikt om door middel van spaarrekeningen een hoger rendement te genereren, dan bij schatkistbankieren.

Financieringsplanning en limieten

Het uitzetten van tijdelijk overtollige middelen gebeurt op basis van liquiditeitsprognoses die maandelijks door de controller van het OV-bureau worden opgesteld. Het betalingsritme op basis waarvan de prognoses worden opgesteld, is gebaseerd op afspraken in de concessies en de afspraken over

subsidieverstrekking door de partners. In de concessies is vastgelegd dat elke 15e van de maand 1/13 deel van de subsidie aan de vervoerder wordt betaald en in april 2/13 (vanwege vakantiegeld). De provincies Groningen en Drenthe dragen zorg voor betaling van de subsidie aan het OV-bureau in dezelfde termijnen rond de 13e van de maand.

In 2012 is de vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen aangepast naar aanleiding van de vaststelling van de notitie risicomangement en weerstandsvermogen, waarmee kortlopend krediet kan worden opgenomen, indien de liquiditeitsituatie van het OV-bureau daartoe aanleiding geeft.

De vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen is na de invoering van het schatkistbankieren nog steeds geldig. Van het onderdeel betreffende het uitzetten van tijdelijk overtollige middelen zal geen gebruik meer gemaakt worden. De mogelijkheid tot het opnemen van kortlopend krediet blijft bestaan.

Voor de beheersing van risico's met betrekking tot aangegane geldleningen zijn de kasgeldlimiet en de renterisiconorm in het algemeen van belang. Toetsing aan de kasgeldlimiet geeft het volgende beeld.

De kasgeldlimiet houdt in dat het kort lenen van geld beperkt is tot maximaal 8,2% van het begrotingstotaal en een minimumbedrag van € 2,5 miljoen. In 2015 wordt er een beroep op de faciliteit gedaan, in verband met de financiering van de busremise aan de Peizerweg te Groningen. Deze lening past ruim binnen de kasgeldlimiet.

Het doel van de renterisiconorm is het beheersen van de renterisico's op de vaste schuld (schuld met een rentetypische looptijd vanaf één jaar). Aangezien bij het OV-bureau geen sprake is van vaste schuld is de toepassing van de renterisiconorm niet relevant.

Benchmark uitgezette gelden

Voor de uitgezette gelden is sprake van drie benchmarks. Allereerst is er de vrije ruimte niet verplicht hoeft te worden uitgezet bij het Rijk in het kader van schatkistbankieren. Door een arrangement met de huisbank is geregeld dat de vrij ruimte wordt benut door de tijdelijk overtollige middelen vanaf 2015 ter grootte van 8,5 ton worden aangehouden op een redelijk renderende spaarrekening. Als benchmark voor het rendement op uitgezette middelen hanteren wij de driemaands euribor.

De gelden op de lopende rekeningen van het OV-bureau worden periodiek afgeroomd en verevend met de schatkistbankierenrekening, waarmee voldaan wordt aan de wettelijke vereisten op dit punt. De benchmark hiervoor is conform de rente die het Rijk vergoed hiervoor en kan door het OV-bureau niet worden beïnvloed. Datzelfde geldt voor middelen die eventueel langer uitgezet zouden worden op een depositorekening in het kader van schatkistbankieren. Rente die daarvoor vergoed wordt is een gegeven en niet beïnvloedbaar.

4.3 Paragraaf bedrijfsvoering

Zie 3.6 Productenraming: bedrijfsvoering



5 Samenstelling bestuur

Het beleid van het OV-bureau wordt bepaald door het algemeen bestuur. Het algemeen bestuur bestaat uit drie gedeputeerden/bestuurders van elk van de colleges van gedeputeerde staten van de provincies Groningen en Drenthe en van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen.

De belangrijkste taken van het algemeen bestuur zijn:

- het vaststellen van de begroting;
- het vaststellen van de jaarrekening.

Het algemeen bestuur bestaat uit de volgende bestuurders

- Marc Boumans (voorzitter), provincie Groningen;
- Bote Wilpstra, provincie Groningen;
- Marianne Besselink, provincie Groningen;
- Henk Brink (vice-voorzitter), provincie Drenthe;
- Rein Munnikma, provincie Drenthe;
- Ard van der Tuuk, provincie Drenthe;
- Paul de Rook, gemeente Groningen
- Joost van Keulen, gemeente Groningen;
- Roeland van der Schaaf, gemeente Groningen.

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat uit drie bestuurders verkeer en vervoer, te weten:

- gedeputeerde provincie Groningen, Mark Boumans (voorzitter);
- gedeputeerde provincie Drenthe, Henk Brink (vice-voorzitter);
- wethouder gemeente Groningen, Paul de Rook.

De belangrijkste taken van het dagelijks bestuur zijn:

- het voorbereiden van besluiten van het algemeen bestuur;
- het uitvoeren van besluiten van het algemeen bestuur in samenspel met de directeur van het OV-bureau;
- het vaststellen van de aanbestedingsdocumenten voor de aanbestedingen van openbaar vervoer;
- het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor het verrichten van openbaar vervoer.



Mark Boumans



Henk Brink



Paul de Rook

Bijlage: Afkortingenwijzer

| | |
|---------------|---|
| AB | Algemeen bestuur |
| BDU | Brede Doel Uitkering |
| BTW | Belasting (over de) Toegevoegde Waarde |
| BTW-OV | Belasting (over de) Toegevoegde Waarde Openbaar Vervoer |
| BZK | Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties |
| CBS | Centraal Bureau voor de Statistiek |
| CVS | Commissie verdeling streekabbonementen |
| DB | Dagelijks bestuur |
| DRIS | Dynamische Reizigersinformatiesysteem |
| DRP | Digitaal Reizigers Panel |
| DRU | Dienstregelinguur |
| EURIBOR | Euro Interbank Offered Rate; het gemiddelde rente tarief waartegen |
| FIDO (Wet) | Wet Financiering Decentrale Overheden |
| GD-concessie | Concessie stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe |
| GGD-overheden | de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe |
| GOVI | Grenzeloze Openbaar Vervoer Informatie |
| GR | Gemeenschappelijke regeling |
| HOV-concessie | de treinvervangende HOV-lijnen 305 en 314 |
| ICT | Informatie en Communicatie Technologie |
| I&M | Infrastructuur en Milieu |
| KLOV | Kleinschalig Openbaar Vervoer; 6 regioconcessies |
| KpVV | Kennisplatform Verkeer en Vervoer |
| KTO | Klanttevredenheidsonderzoek |
| MT | Managementteam |
| NDOV | Nationale data openbaar vervoer |
| NVB | Nationale vervoer Bewijzen; door het Rijk vastgesteld tariefstelsel |
| NvU | Nota van Uitgangspunten |
| OV | Openbaar vervoer |
| P&C-cyclus | Planning en Control-cyclus |
| P+R | Parkeren en reizen |
| RGA | Regio Groningen - Assen |
| RSP | Regio Specifiek Pakket |
| SOV | Studenten Openbaar Vervoerkaart |
| TLS | Trans Link Systems |
| UcLTK | Uitvoeringscommissie Landelijk Tarieven Kader |
| VBN | Vervoerbewijzen Nederland B.V. |
| WGR | Wet Gemeenschappelijke Regelingen |
| WMO | Wet Maatschappelijke Ondersteuning |



Bijlage - Bespreekpunten SP OV Bureau Ontwerp dienstregeling 2016



Bespreekpunten SP OV Bureau Ontwerp dienstregeling 2016

Commissie B&V 17 juni 2015

1. In de raad van 24 mei 2014 is de motie "Reizigers- en bewonersinspraak" aangenomen waarin het college verzocht wordt:
"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".
Bespreking van de concept dienstregeling 2016 heeft plaats gevonden in de commissie B&V van 13 mei. De consultatie van bewonersorganisaties daarna op een bijeenkomst van 22 mei. Daarmee zijn de reacties niet meegenomen in de commissiebespreking.
Ligt het voor de hand dat in het vervolg de bespreking van de concept-dienst regeling dient plaats te vinden nadat organisaties in staat zijn geweest hun reactie kenbaar te maken aan de raadscommissie?
2. Op 1 mei stuurt het college een brief naar de bewonersorganisaties met de vraag te reageren op de concept dienstregeling 2016 van het OV bureau met als slotzin:
"Indien mogelijk ontvangen wij uw reactie voor 8 juni a.s. zodat uw reactie bij een eventuele bespreking in de raadscommissie B&V van 17 juni kan worden meegenomen".
Bent u met ons van mening dat op grond van deze zin bewonersorganisaties terecht de indruk hadden dat hun reactie onderdeel zouden worden van de commissie bespreking? Dat hen daarmee een belangrijk participatie element is onthouden?
3. Reacties van bewonersorganisaties hebben ons niet bereikt vanuit het college.
Wel door eigen contactlegging:
 - over lijn 6, via de Edelsteenlaan naar een Leegeweg over de weer te openen bussluis maken aanwonenden zich zorgen over de verkeersveiligheid met de komst van (gelede?) bussen op de smalle Leegeweg door het ontbreken van een fietspad. De wijziging in dienstregeling wordt positief gewaardeerd onder voorwaarde van een veilige fietsroute;
 - over lijn 7 geeft de bewonersorganisatie Oosterpark aan geen voorstander te zijn van het opheffen van deze lijn:
 - a. lijn 4 is vorig jaar uit de wijk verdwenen waardoor de wijk steeds meer verstoken raakt van ov;
 - b. lijn 7 verzorgt het onderlinge wijk verkeer. Opheffen van lijn 4 en nu lijn 7 maakt dat mensen meer gebruik maken van de auto of vaker thuis blijven.**Wat vindt u er van het college als zienswijze mee te geven dat:**
 - langs de Leegeweg/Edelsteenlaan een veilige fietsroute gerealiseerd moet worden?
 - eerst de evaluatie van het wegvallen van lijn 4 in de commissie besproken wordt alvorens te beslissen over het opheffen van lijn 7.

Mogelijk komen vanuit de ambtelijke organisatie nog meer reacties van bewoners(-organisaties).

Wim Koks

Raadsfractie SP Groningen
Grote Markt 1, 9712 HN Groningen
T (050) 311 04 74
E sp@raad.groningen.nl
I www.sp.nl/groningen