

Voorlopige agenda van de commissie Financiën en Veiligheid van 16 oktober 2013

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de openbare vergadering van de commissie Financiën en Veiligheid

Datum: woensdag 16 oktober 2013
Aanvang: 13:00
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: dhr. J.P. Dijk
Griffier: dhr. W.T. Meijer

Opening

Bijlage - Uitnodigingsbrief (pdf)

A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

A3. Afspraken en planning

a. Besluitenlijsten 4 en 18 september

Bijlage - FVbesluitenlijst 20130904 (pdf)

Bijlage - FVbesluitenlijst 20130918 (pdf)

b. Lange Termijn Agenda

Bijlage - Lange Termijn Agenda F&V per 26-09-2013 (pdf)

c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties

Bijlage - IM lijst F&V per 27 september 2013 - niet afgehandeld (pdf)

Bijlage - IM lijst F&V per 27 september 2013 - afgehandeld (pdf)

A4. Conformstukken

a. Verordening tot wijziging van de verordening op de heffing en invordering van leges 2013, tarieventabel

(raadsvoorstel 6 september 2013)

Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de verordening op de heffing en invordering van leges 2013 tarieventabel (pdf)

b. Aanpassing regelgeving evenementenaanvragen, wijziging artikel 2:19 APVG 2009

(raadsvoorstel 4 oktober 2013)

commissie Financiën en Veiligheid - woensdag 16 oktober 2013

Raadsvoorstel - Aanpassen regelgeving evenementenaanvragen wijziging artikel 2 19 APVG 2009 (pdf)

- c. Dienstverleningsplan accountant controlejaar 2013
(raadsvoorstel 4 oktober 2013)
Raadsvoorstel - Dienstverleningsplan accountant controlejaar 2013 (pdf)
Bijlage - Evaluatie accountant controlejaar 2012 (pdf)

A5. Rondvraag

B Inhoudelijk deel

- B1.** Stadstoezicht: resultaten onderzoek en hoofdlijnen verbeteringen
(collegebrief 1 oktober 2013)
Collegebrief - Stadstoezicht ; Resultaten onderzoek hoofdlijnen en verbeteringen (pdf)
- B2.** Wijziging APVG nieuwe Drank- en Horecawet
(raadsvoorstel 15 augustus 2013)
Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW (pdf)
- B3.** Actualisatie Regiovisie Groningen-Assen
(raadsvoorstel 20 september 2013)
Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen (pdf)

C Huishoudelijk deel

- C1.** Ingekomen stukken
Lijst ingekomen stukken (pdf)
- C2.** Vaststelling verslagen 4 en 18 september 2013
Verslag 4 september (pdf)
Verslag 18 september (pdf)

Sluiting

Bij de inhoudelijke agendapunten onder A en B kunnen burgers gebruik maken van het inspraakrecht. Men krijgt daarvoor maximaal drie minuten. De totale insprek-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.

Bijlage - Uitnodigingsbrief

Onderwerp Uitnodiging commissievergadering 16 oktober a.s.

Leden Raadscommissie Financiën en Veiligheid

Telefoon (050) 367 77 26	Bijlage(n)	Ons kenmerk
Datum 4 oktober 13	Uw brief van	Uw kenmerk

Geachte commissieleden,

Namens uw plv. voorzitter, de heer Dijk, nodig ik u uit voor de commissievergadering Financiën en Veiligheid van **woensdag 16 oktober a.s. om 13.00 uur, Oude Raadzaal.**

Afspraken en planning

Besluitenlijsten

De toezeggingen van 4 september jl. zijn alle gehonoreerd.

De toezeggingen van 18 september jl. staan nog open.

LTA en IM-lijst

september

Van de LTA kan worden geschrapt 2013-408 (begroting veiligheidsregio).

2013-101/102 staat nu op de agenda (drank- en horecawet)

2013-384 (digitale werkplek): heeft werkbezoek aan Kreupelstraat voldoende informatie heeft opgeleverd, zodat dit punt kan worden afgevoerd?

oktober

2013-404/406 (stadstoezicht) staat nu op de agenda

2013-418 (businessplan welcome centre) staat volgens mij nog open.

november

2013-431/403 (intern/extern) is reeds gehonoreerd met brief (zie tkn-lijst)

moties: kunnen de volgende op afgehandeld?

2011-82/2012-72 (kansen voor talent 2x)

2012-14 (crisisbestendig begrotingsproces)

2012-27 (kantoorsoftware)

2013-2 (veiligheid A-kwartier)

20123-17 (intern/extern)

Conformstukken

Mocht u over één van de conformstukken een woordmelding hebben of deze graag naar de discussielijst verplaatst zien, wilt u dit dan z.s.m. doorgeven?

NB Het raadsvoorstel Dienstverleningsplan accountant bevat ook twee geheime bijlagen, die u dus alleen via inlogcode kunt inzien.

Bijlage - Uitnodigingsbrief

Bladzijde 2 van 2
Onderwerp



Stadstoezicht

Naar aanleiding van de bespreking in juni van de problemen bij Stadstoezicht heeft het college een onderzoek laten uitvoeren door KPMG. Middels deze brief reageert het college op de resultaten van dit onderzoek en de aanbevelingen die het bureau doet. Tevens komt het college met een richting voor het op te stellen verbeterplan. Dit plan kan pas definitief gemaakt worden als de raad middels de begroting 2014 het financiële kader heeft vastgesteld. KPMG komt ook met een aantal aanbevelingen voor organisatieveranderingen in het algemeen; ook hier wordt door het college op ingegaan. Tenslotte informeert het college u in deze brief over de wijze waarop het de motie 'bevorderen integraal handhaven' en de toegezegde 'evaluatie meldingen kleine evenementen' wil uitwerken. Vanwege de beladenheid van dit onderwerp hebben we gemeend dit als eerste op de agenda te moeten zetten.

Nieuwe Drank- en Horecawet

Dit stuk is vorige maand van de agenda gehaald omdat de bijlage pas daags voor de vergadering werd bijgevoegd.

Het betreft hier aanpassing van de APVG aan de mogelijkheden van de nieuwe wet. Er worden regels voorgesteld over beperking van drankverstrekking tijdens evenementen en regels ter voorkoming van oneerlijke mededinging door paracommerciële instellingen.

Regiovisie Groningen-Assen

Er is gebrainstormd over de vraag in welke commissie dit stuk zou moeten landen. Uiteindelijk is door de betrokken voorzitters geconstateerd dat F&V daarvoor het meest geschikt is, enerzijds omdat bestuurlijke samenwerkingsverbanden hier altijd landen (voor zover het niet de inhoud, maar de samenwerking op zich betreft), anderzijds omdat er in F&V op dit moment de meeste ruimte is. Het is uiteraard prima als fracties voor dit agendapunt bijv. R&W-woordvoerders laten aanschuiven.

Het gaat om een voorstel tot versobering van de samenwerking, waarbij veel taken (behalve op het gebied van bereikbaarheid) verhuizen van portefeuillehoudersoverleggen naar de stuurgroep. De financiële bijdrage van de partners wordt met 30% verlaagd, maar de looptijd wordt wel met drie jaar verlengd.

Verslagen

NB Bij de verslagen zit ook een verslag van het besloten deel van 4 september, dat u dus alleen via inlogcode kunt inzien. Mocht u bij dit verslag opmerkingen hebben, dan zal dat moeten in opnieuw een besloten deel van de vergadering.

Met vriendelijke groet,
namens de voorzitter,

Wolbert Meijer,
commissiegriffier

Bijlage - FVbesluitenlijst 20130904

BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING FINANCIËN EN VEILIGHEID

Datum: 4 september 2013

Plaats: Oude raadzaal

Tijd: 13.00 – 15.30 uur

1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD

- Raadsvoorstel Verhogen limiet aan te trekken langlopende leningen 2013
 - Als 1-minuutinterventie naar raad 25 september
 - Betreft niet inhoud voorstel, maar m.n. moment
 - PvdA overweegt motie
- Raadsvoorstel Terugblik bezoek koninklijk paar
 - Conform naar raad 25 september
- Raadsvoorstel APVG wijziging opnemen mogelijkheid aanwijzen Veiligheidsrisicogebied (preventief fouilleren)
 - Als discussiestuk naar raad 25 september
 - Voornamelijk principiële tegenstelling, verder onderbouwing, kwestie politiesterkte, momentum (relatie met onderzoek cameratoezicht)
 - Burgemeester komt voor raad met schriftelijke beantwoording van overgebleven vragen, m.n. van SP-fractie
 - Burgemeester komt z.s.m. (liefst nog voor de raad) met informatie over de kwestie vermindering politie-inzet in A-kwartier
- Raadsvoorstel Wijziging APVG nieuwe Drank- en Horeca Wet
 - Afgevoerd van agenda, komt in oktober terug

2. TOEZEGGINGEN VAN DE PORTEFEUILLEHOUDERS

- Burgemeester Rehwinkel
 - Zie boven 2x, onder raadsvoorstel APVG preventief fouilleren
- Wethouder Schroor
 - Commissie krijgt presentatie Social Media toegestuurd

3. LTA, MOTIES/TOEZEGGINGEN, INGEKOMEN STUKKEN

- Toezeggingen uit besluitenlijst 12/6 worden in LTA verwerkt
- Brief burgemeester inzake toezeggingen i.r.t. rapport Ombudsman wordt verwerkt
- Afhandeling A3 conform rondgemailde en aangehangen voorstel, behalve
 - 2013-101/-102 tenminste laten staan tot na behandeling voorstel
 - 2013-384 laten staan tot na werkbezoek aan DIA
- Geen agenderingen n.a.v. lijst ingekomen stukken

4. VERSLAG

- Verslag 12 juni wordt conform vastgesteld

5. AFSPRAKEN

- N.v.t.

6. VERGADERINGEN, WERKBEZOEKEN E.D.

- 18/9 (16.30u) extra vergadering, met onder andere Veiligheidsregio, tarieven en kerntakendiscussie; deze vergadering begint om 16.30 uur.
- 18/9 (9.30u) werkbezoek aan de Brandweer aan de Sontweg. Evt. aandachtspunten, graag z.s.m. doorgeven aan commissiegriffier.
- 25/9 (11.00u) werkbezoek aan vernieuwde DIA aan Kreupelstraat, met informatie over het Nieuwe Werken. Graag vooraf opgeven bij commissiegriffier.

Bijlage - FVbesluitenlijst 20130918

BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING FINANCIËN EN VEILIGHEID

Datum: 18 september 2013

Plaats: Oude raadzaal

Tijd: 16.30 – 19.30 uur

1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD

- Raadsvoorstel Wijziging Gemeenschappelijke Regeling V&GR
 - Als 1-minuutinterventie naar raad 25 september
 - Wellicht motie als steun in de rug voor college m.b.t. kwestie stemverhouding
- Raadsvoorstel Visie op de bestuurlijke organisatie Groningen
 - Conform naar raad 25 september
- Collegebrieven Tarieven
 - Als discussiestuk naar raad 25 september
 - College ziet graag dat raad middels motie visie kenbaar maakt inzake al dan niet per 2014 tarieven verlagen vanwege kostenreductie ivm vorming SSC
 - College komt vóór de raad met briefje over wat volgens de regels wel en niet kan qua toerekening kosten

2. TOEZEGGINGEN VAN DE PORTEFEUILLEHOUDERS

- Burgemeester Rehwinkel
 - Komt bij commissie terug zodra er resultaten geboekt zijn in nadere gesprekken over stemverhouding veiligheidsregio
 - Over half jaar informatie over hoe de organisatie 'staat'
 - Schriftelijke beantwoording van vraag waarom gemeente niet heeft meegedaan met onderzoek Partij van het Noorden 'knellen provinciegrenzen'

3. LTA, MOTIES/TOEZEGGINGEN, INGEKOMEN STUKKEN

- December 2013: neutrale notitie ter ondersteuning van kerntakendiscussie
- Januari 2014: benchmark / doorlichting organisatie toegevoegd > voorlopig afsluitende discussie als input voor collegeformatie

4. VERSLAG

- N.v.t.

5. AFSPRAKEN

- N.v.t.

6. VERGADERINGEN, WERKBEZOEKEN E.D.

- N.v.t.

Bijlage - Lange Termijn Agenda F&V per 26-09-2013

Lange Termijn Agenda per 26-09-2013

maand/ kwartaal	nummer cie	onderwerp	vorm document	vraag voor raad	portefeuille	progr	opmerkingen
PM	2013-459	F&V	Zodra de burgemeester overweegt tot aanwijzing van een veiligheidsrisicogebied, rapporteert hij dit, onderbouwd, aan de raad. Tevens geeft hij hierover een uitdrukkelijke bekenmaking aan de inwoners van de stad				toezegging bgm in raad 25-9-13
PM	2013-429	F&V	info n.a.v. vraag PvdA of stukken niet digitaal ipv gescand kunnen worden aangeleverd	kennis nemen	Schroor	12	toezegging 12/6/13
PM	2013-430	F&V	Voorstel over dekking cofinancieringsfonds	besluiten	Schroor	alg.	toezegging 12/6/13
PM	2013-285	F&V	Agenda's en notulen Veiligheidsregio	kennis nemen	Rehwinkel	10	Afspraak 13-3-13
PM	2013-286	F&V	Politie-eenheid Noord-Nederland, Jaarverslag	kennis nemen	Rehwinkel	10	Afspraak 13-3-13
PM	2013-287	F&V	Politie-eenheid Noord-Nederland, Verslagen RBPO	kennis nemen	Rehwinkel	10	Afspraak 13-3-13
PM	2013-288	F&V	Overzicht vergaderingen lokale driehoek	kennis nemen	Rehwinkel	10	Afspraak 13-3-13: één keer per half jaar
PM	2013-331	F&V	College komt met een procesvoorstel hoe de komende maanden het beste kunnen worden benut om het gesprek met de stad aan te gaan door zowel college als raad	kennis nemen	Schroor	alg.	toezegging raad april 2013
4-sep-13	2013-408	F&V	Begroting Veiligheids- en Gezondheidsregio Groningen	kennis nemen	Rehwinkel		zie collegebrief 'Jaarrekening V&GR' 13/6/13
4-sep-13	2013-101	F&V	Zodra de nieuwe drank- en Horecawet er is, zal er worden teruggekomen op het benutten van nieuwe bevoegdheden	kennis nemen	Rehwinkel	10	toezegging weth. Visscher cie. O&W 05-10-2011. Wordt betrokken bij Horecabeleid
4-sep-13	2013-102	F&V	Handhavingsbeleid Horeca (wijzigingsverordening APV)	besluiten	Rehwinkel	10	Zie collegebrief 13-11-12 over begrotingscommissies
4-sep-13	2013-384	F&V	Update m.b.t. nieuwe digitale werkplek	kennis nemen	Schroor		
4e kw. 13	2013-202	alle	uitwerking LTA 1e kwartaal 2014 per maand		voorzitters en port.h.		
16-okt-13	2013-404	F&V	Resultaten onderzoek Stadstoelicht		Rehwinkel/V isscher		zie collegebrief 'Stadstoelicht' dd. 6-6-13
16-okt-13	2013-406	F&V	Op korte termijn brief met rekenvoorbeelden van meerkosten bij indiening van meer stadswachten i.c.m. rapport onderzoek	kennis nemen	Rehwinkel/V isscher		toezegging raad 26/6/13
16-okt-13	2013-418	F&V	Businessplan Welcome Center voor expats	brief	Rehwinkel		zie collegebrief 3-7-13

Legenda:
rode tekst + vet = strategische agenda / raadsbehandelplan
geel accent = belangrijke politieke beslissingen by kadernoties

Bijlage - Lange Termijn Agenda F&V per 26-09-2013

Lange Termijn Agenda per 26-09-2013

J

maand/ kwartaal	nummer	cie	onderwerp	vorm document	vraag voor raad	portefeuille	progr	opmerkingen
6-nov-13	2013-407	F&V	Binnenkort info over activiteiten 2013 publieke dienstverlening (o.a. vorming KCC)		kennis nemen	Schroor		zie collegebrief 'programma publieke dienstverlening' 13/6/13. rond begroting, zie ook nr. 2013-339
6-nov-13	2013-431	F&V	Beantwoording Motie intern i.p.v. extern	brief	kennis nemen	Schroor	12	toezegging 12/6/13
6-nov-13	2013-402	F&V	Vóór de begrotingsbehandeling nadere informatie over voortgang expertisecentrum burgerparticipatie	brief	kennis nemen	Rehwinkel		toezegging brief 'afhandeling moties rekening 2012' dd.11-6-13
6-nov-13	2013-403	F&V	Vóór de begrotingsbehandeling schriftelijke rapportage over motie 'intern i.p.v. extern'			Schroor		toezegging brief 'afhandeling moties rekening 2012' dd.11-6-13
6-nov-13	2013-339	F&V	Info over uitrol Klant Contact Centrum per 1-1-14	brief	kennis nemen	Schroor	12	toezegging 17-4-13; agenderen op verzoek van GroenLinks rond begroting
11-dec-13	2013-453	F&V	Neutrale notitie ter ondersteuning van kerntakdiscussie	brief	kennis nemen	Schroor		toezegging 18-9-13
11-dec-13	2013-419	F&V	Rapportage onderzoek effectiviteit cameratoezicht			Rehwinkel		zie brief bgm. 14-8-13
11-dec-13	2013-199	F&V	Ontvlechingsplan brandweer uit gemeente	voorstel	besluiten	Rehwinkel	10	
11-dec-13	2013-200	F&V	Opheffen en overdragen gemeentelijke brandweer	voorstel	besluiten	Rehwinkel	10	
1e kw 14	2014-14	F&V	Informatie over maatregelen tegen aardbevingen	brief	kennis nemen	Rehwinkel	10	toezegging 12/6/13
1e kw 14	2014-12	F&V	Eindrapportage Innovatie- en besparingsonderzoek gemeentelijke organisatie	voorstel	besluiten	Schroor		zie collegebrief hierover 27/6/13
1e kw 14	2013-385	F&V W&I	In reactie college op jaarverslag Ombudsman zal ook worden teruggegrepen op aanbevelingen vorige jaarverslag en wat daarmee is gedaan; tevens zal bij nieuwe aanbevelingen concreter worden gezegd wat het college er zelf van vindt en wat het er mee wil gaan doen	brief	kennis nemen	Rehwinkel		
1e kw 14	2014-4	F&V	Gemeentebrede bezwaarprocedure	voorstel	besluiten	Schroor		Toezegging cbrf. 17-5-13.
1e kw 14	2014-6	alle	uitwerking LTA 2e kwartaal 2014 per maand			Schroor		
jan. 2014	2014-17	F&V	Benchmark / doorlichting organisatie, voorlopig afsluitende discussie als input voor collegeformatie	brief	kennis nemen	voorzitters en port.h.		Schroor

Legenda:
rode tekst + vet = strategische agenda / raadsbehandelingsplan
geel aangeving = belangrijke politieke beslissingen bv kadernoties

Bijlage - Lange Termijn Agenda F&V per 26-09-2013

Lange Termijn Agenda per 26-09-2013

J

maand/ kwartaal	nummer cie	onderwerp	vorm document	vraag voor raad	portefeuille progr	opmerkingen
1ste halfjaar 2014	2013-294	F&V Startnotitie / raadsbehandelplan t.b.v. Integraal Veiligheidsplan gemeente	discussie titel	bespreken	Rehwinkel	afpraak 13-3-13, termijn is voorlopige indicatie
2e kw 14	2014-15	F&V Jaarrapport Veiligheidsrisico aan minister	brief	kennis nemen	Rehwinkel	10
2e kw 14	2013-338	F&V College komt terug op mismatch tussen kwantitatieve en kwalitatieve personeelsreductie	brief	kennis nemen	Schroor	toezegging 17-4-13, brief 6-5-13 (P&O cie)
2e kw 14	2013-335	F&V Plan mobiliteitsprogramma	brief	kennis nemen	Schroor	toezegging 17 april '13, brief 16-5-13; binnenkort (P&O cie.)
2e kw 14	2014-9	F&V Informatie mogelijke gevolgen van herinrichting begroting 2015 voor tarieven / gesprek over uitgangspunten en criteria voor tarievenbeleid v.a. 2015	brief	kennis nemen	Schroor	zie collegebrief 'tarieven' 6-6-13
2e kw 14	2014-7	F&V In volgende Rekening cijfermatige verantwoording programma Veiligheid minder summier (bijv. mensenhandel, GRIP-situaties)	n.v.t.	n.v.t.	Rehwinkel	zie collegebrief 'normenkader'
2e kw 14	2014-10	F&V Debat herijking interne regelgeving gemeentelijk inkoopbeleid fbv normenkader rechtmatigheid	n.v.t.		Schroor	19/6/13
2e kw 14	2014-16	alle uitwerking LTA 2e kwartaal 2014 per maand			voorzitters en port.h.	
2e halfjaar 2014	2013-296	F&V Integraal Veiligheidsplan gemeente	voorstel	besluiten	Rehwinkel	10 één keer per vier jaar
2e halfjaar 2014	2013-297	F&V Regionaal beleidsplan politie-eenheid Noord-Nederland	brief	wensen en bedenkingen	Rehwinkel	10 één keer per vier jaar
4e kw 14	2014-11	F&V Nadere info over gevolgen bezuinigingen voor Akkoord van Groningen	brief	kennis nemen	Rehwinkel	zie collegebrief 'Akkoord' 26/6/13
1e kw 15	2013-268	F&V Aanvullende evaluatie van het Damoclesbeleid, met input van de raad via de commissie F&V			Rehwinkel	na 2 jaar, Toezegging in raad 27-2-13 (brief burgemeester 12/3/13)

Legenda:
rode tekst + vet = strategische agenda / raadsbehandelplan
geel omlijnd = belangrijke politieke beleidsstukken bv kadernota's

Bijlage - Lange Termijn Agenda F&V per 26-09-2013

Lange Termijn Agenda per 26-09-2013

J

maand/ kwartaal	nummer	cie	onderwerp	vorm document	vraag voor raad wensen en bedenkingen	portefeuille progr	opmerkingen
3e kw 15	2013-295	F&V	Regionaal risicoprofiel en regionaal beleidsplan Veiligheidsregio	brief		Rehwinkel	10 één keer per vier jaar

Legenda:
 rode tekst + vet = strategische agenda /
 raadsbehandelplan
 geen accenting = belangrijke politieke beleidsstukken
 bv kadernota's

Bijlage - IM lijst F&V per 27 september 2013 - niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Indiëners	Titel	Dicium	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
2011-82	11	Student & Stad	Groningen kansen voor talent	<i>verzoekt het college:</i> 1. met de akkoordpartners in gesprek gaan om te kijken naar mogelijkheden om samen traineeshipprogramma te ontwikkelen	F&V	motiebrief 24/5/13; betrekken bij motie Kansen voor talent II, zie aldaar		motie	Begroting	Schroor
2012-14	3	PvdA, GL, CDA, VVD, Stadspartij, CU	Een crisisbestendig begrotingsproces	1. Een voorstel uit te werken met doel voorspelbaarheid en betrouwbaarheid (meerjaren)begroting op niveau te houden in tijd van crisis en rijksbezuinigingen 2. dit voorstel in mei te agenderen in de raad zodat de uitkomsten kunnen worden gebruikt bij het begrotingsproces 2013 3. de raad periodiek informeren over impact economische recessie en Kabinetsbeslissingen voor div. beleidsvelden en lopende begroting en meerjarenbegroting	F&V	Motiebrief 24/5/13; college blijft raad informeren via recessierapportages en financiële perspectieven, zo mogelijk ook in de reguliere documenten uit het begrotingsproces		motie	Begroting	Schroor
2012-27	5	D66, GL, SP, VVD, PvdD, CDA, CU, S&S, PvdA, Stadspartij	Ontwikkel-strategie voor kantoorsoftware	1. om bij de nieuwe ICT-visie een ontwikkelstrategie voor kantoorsoftware te presenteren om de onafhankelijkheid van Microsoft op de werkplek te vergroten en de kosten voor nieuwe licenties te beperken	F&V			motie	Digitale werkl.	Schroor
2012-30	5	Stadspartij	Budget Rekenkamer-commissie	verzoekt de RKC in overleg met het presidium uitwerking te geven aan de door de Raad in zijn vergadering van 30 mei 2012 gevoerde discussie over model en toerusting	F&V			motie	Evaluatie RKC	Schroor
2012-72	11	S&S, D66, CU, CDA, PvdA	Groningen kansen voor talent II	binnen de gemeentelijke organisatie enkele traineeships te ontwikkelen.	F&V	gesprek voorzitter-wethouder; wordt meegenomen voor aparte P&O die april 2013		motie	Gemeentebegroting 2013	Schroor

Bijlage - IM lijst F&V per 27 september 2013 - niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Indiëners	Titel	Dictum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
2013-2		1 GL, PvdA, CU en SP	Veiligheid A-kwartier	<p><i>verzoekt het college:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> op zeer korte termijn maatregelen te nemen om de veiligheid op straat in het A-kwartier te verbeteren; voor de zomer aan de raad te rapporteren welke maatregelen zijn getroffen en of het effect van die maatregelen al merkbaar is volgens bewoners, prostituees, welzijnswerkers en de politie. 	F&V	Motiebrief 24/5/13: er is 10-puntenplan opgesteld, raad ontvangt rond zomer info		<i>motie</i>	Actualiteiten-debat over wenselijkheid om de condities waaronder cameratoezicht ingezet kan worden tegen druggerelateerde overlast (geweld) in het bijzonder in het A-kwartier.	Rehwinkel
2013-11		2 SP, PvdA, Stadspartij, CU, VVD, CDA, S&S	Motie evaluatie Damoclesbeleid	<p>verzoekt de burgemeester de raad in maart 2015 een grondige evaluatie van het Damoclesbeleid ter bespreking voor te leggen.</p>	F&V	Motiebrief 24/5/13: in maart 2015 kan geëvalueerd worden		<i>motie</i>	Damoclesbeleid (=stappenplan drugshandel)	Rehwinkel
2013-16		5 PvdA, VVD, CDA	Beterschap	<ol style="list-style-type: none"> beterschap te tonen bij het houden van functioneringsgesprekken en deze met alle medewerkers te houden; meer in te zetten op preventie van ziekteverzuim, door hier aanvullend beleid op te ontwikkelen. 	F&V	motiebrief 11/6/13: 1. inzet op 100% rapportage in e.v. P&O; 2. zie a.s. update SSC		<i>motie</i>	Gemeenterekening 2012	Schroor
2013-17		5 PvdA, CDA	Intern in plaats van extern	<ol style="list-style-type: none"> in kaart te brengen hoeveel boventaligen om- en bijgeschoold kunnen worden om extern personeel te vervangen; in kaart te brengen hoeveel boventaligen met om- of bijscholing uit de pot extern personeel betaald kunnen worden; in kaart te brengen welk financieel voordeel dit oplevert; de raad hierover zo mogelijk voor het voorjaarsdebat, maar uiterlijk voor de begroting te rapporteren. 	F&V	motiebrief 11/6/13: rapportage voor de begroting		<i>motie</i>	Gemeenterekening 2012	Schroor

Bijlage - IM lijst F&V per 27 september 2013 - niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Dictum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Algehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2013- 18	5 D66, CDA, VVD, S&S en CU	Openbaar subsidieregister	Dictum verzoekt het college: 1. om alle actuele subsidies te publiceren op de website en hierbij in ieder geval te vermelden op welk deelprogramma uit de gemeentebegroting de subsidie betrekking heeft, wie de subsidieontvanger is, een omschrijving van de subsidieaanvraag en de hoogte van het verleende subsidiebedrag; 2. deze faciliteit zo snel mogelijk, maar in ieder geval per 1 januari 2014 te realiseren en de gemeenteraad daarover te informeren; 3. de lijst met verstrekte subsidies bij de volgende jaarrekening aan de raad te verstrekken, waarbij de totalen per deelprogramma terug te vinden zijn overeenkomstig met de jaarrekening; 4. dit tevens te communiceren naar de inwoners.	F&V	Motiebrief 11/6/13: wordt toegezegd		motie	Gemeenterekening 2012	Schroor
2013- 19	5 CU, D66, PvdA	Follow-up aanbevelingen accountant	om bij de voortgangsrapportage bij de begroting aan te geven hoe de aanbevelingen van de accountant zijn opgevolgd.	F&V	Motiebrief 11/6/13: gebeurt al		motie	Gemeenterekening 2012	Schroor
2013- 21	5 SP, PvdD, S&S, CU, GL en Stadspartij	Vredes Informatie Centrum	de komende maanden actief met het Vredes Informatie Centrum mee te denken over de toekomstige huisvestings situatie, met creatieve oplossingen te komen en de gemeenteraad daarover voor 1 december 2013 te informeren.	F&V			motie	Kademota Internationalsisering	Rehwinkel
2013- 22	5 S&S, PvdA, CU en Stadspartij	Welcome Center: daad bij het woord	daad bij het woord te voegen en nog dit jaar een businesscase voor de oprichting van een Welcome Center aan de raad voor te leggen en in deze businesscase zoveel mogelijk aansluiting te zoeken met bestaande activiteiten.	F&V			motie	Kademota Internationalsisering	Rehwinkel
2013- 24	6 PvdA, VVD	Right to Challenge	1. het 'right to challenge' geen tweede inspraak of beroepsmogelijkheid is; 2. sectoren en instellingen die getroffen worden een 'right tot challenge' zouden moeten hebben om met een budgetneutraal alternatief te komen in hun eigen veld; 3. deze voorstellen wel evenveel moeten opleveren als bezuiniging als het oorspronkelijke voorstel.	F&V	Motiebrief 10/7/13: instellingen kunnen met bezuinigingsalternatief komen binnen eigen sector dat voorziet in zelfde dekking. dit wordt dan door college overwogen		motie	Voorjaarsbrief	Schroor

Bijlage - IM lijst F&V per 27 september 2013 - niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Indiëners	Titel	Dictum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Algehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
2013-29	6	GL, CDA, PvdA, CU, D66, SP en PvdD	Effecten bezuinigingen	<p>verzoekt het college:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. bij de Begroting 2014 de maatschappelijke en financiële effecten van de mogelijke bezuinigingen op korte en lange termijn volledig inzichtelijk te maken en zijn keuzes daarin te motiveren; 2. in kaart te brengen wat de gemeentelijke en/of Rijksbezuinigingen concreet voor mensen in de stad betekenen; 3. in de aanloop naar de Begroting 2014, in overleg met betrokken partijen in de stad, een plan te maken over hoe de negatieve maatschappelijke effecten van de bezuinigingen zo veel mogelijk kunnen worden ondervangen; 4. de raad bij de Begroting 2014 op deze wijze in staat te stellen een wel overwogen keuze te maken uit de lijst bezuinigingsmogelijkheden. 	F&V	Motiebrief 10/7/13: volledige effectenanalyse op korte termijn niet haalbaar; wel per cluster effecten en samenhang bezuinigingen in kaart; verder effecten filteren uit zienswijzen en gesprekken		motie	Voorjaarsbrief	Schroor
2013-34	6	CDA, SP, VVD, D66 en CU	Gratis huwelijken	<ol style="list-style-type: none"> 1. het beleid voor gratis huwelijken aan te passen en dusdanig te versoberen dat alleen minima gebruik kunnen maken van een gratis ceremonie; 2. de raad tijdig voor de begroting te informeren over de uitkomsten zodat de gemeenteraad hierover een oordeel kan vormen in aanloop naar de begrotingsbehandeling. 	F&V	Motiebrief 10/7/13: onderzoek naar (juridische) haalbaarheid motie; ook kijken bij andere gemeenten; info voor begroting		motie	Voorjaarsbrief	Schroor
2013-35	6	CU, CDA en PvdA	Wijkloketten Hoogkerk en Lewenborg	<ol style="list-style-type: none"> 1. te onderzoeken of dienstverlening eventueel geleverd kan worden op een andere manier, bijvoorbeeld vanuit de STIPS; 2. indien dat geen of niet voldoende besparing oplevert, te kijken naar andere bezuinigingsmogelijkheden zodat de wijkloketten open kunnen blijven; 3. hiervoor middelen te vinden, bijvoorbeeld uit het versoberen van de gratis huwelijken; 4. de raad tijdig voor de begroting te informeren over de uitkomsten zodat de gemeenteraad hierover een oordeel kan vormen in aanloop naar de begrotingsbehandeling. 	F&V	Motiebrief 10/7/13: onderzoek naar mogelijkheden wijkloketten open te houden en alternatieve bezuinigingsmogelijkheden; info voor begrotingsbehandeling		motie	Voorjaarsbrief	Schroor
2013-41	6	PvdA, Stadsparij, D66 en CU	Bevorderen integraal handhaven	Roept de burgemeester en het college op, ieder voor zover het hun eigen verantwoordelijkheid betreft, (nog) meer werk te maken van het bevorderen van een integraal handhavingsbeleid.	F&V			motie	Stadstoezicht	Rehwinkel / Visscher

Bijlage - IM lijst F&V per 27 september 2013 - afgehandeld

Jaar - Nr	Mn Indiëners	Titel	Dictum	Cie	Gepende afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
2012-51	7 VVD, CDA, D66, S&S, PvdA	Stelsel voor logiesbelasting	<p>1. Te onderzoeken op welke wijze een ander stelsel van toeristenbelasting ervoor kan zorgen dat er een "level playing field" ontstaat in de hotelbranche in Groningen en hiervoor een voorstel te doen;</p> <p>2. Hierbij te betrekken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dat het stelsel niet meer administratiekosten met zich meebrengt; - het stelsel een neutraal effect heeft op de gemiddelde kosten van een overnachting. 	F&V	Motiebrief 24/5/13; betrokken bij nieuwe verordening, inmiddels besproken	Afgehandeld	motie	Tarieven logiesbelasting 2013	v. Keulen
2012-55	9 D66, SP, CDA, VVD, Stadspartij, S&S	Opdracht (motie 7a)	<p>1. te komen tot een conceptbegroting 2013 die beleidsarm van karakter is en geen tram bevat;</p> <p>2. alle fractievoorzitters voorafgaand aan het vaststellen van de conceptbegroting te consulteren.</p>	F&V		Afgehandeld	motie	Interpellatiebaat over de actuele politieke situatie	Schroor
2012-56	9 PvdA, CU, GL	Openbaarmaking	het voorlopig collegebesluit van 25 september over de begroting 2013 en de onderliggende stukken openbaar te maken.	F&V		Afgehandeld	motie	Interpellatiebaat over de actuele politieke situatie	Schroor
2012-58	11 PvdA, CU, Stadspartij, VVD	Gespreide betaling OZB	<p>1. mogelijkheden te onderzoeken voor de gespreide betaling met automatische incasso, ook voor OZB aanslagen hoger dan €4.000,-;</p> <p>2. de raad hierover in uiterlijk begin januari 2013 te informeren.</p>	F&V	uiterlijk begin januari 2013 / motiebrief 30/11; onderzoek naar financiële consequenties, te bespreken in febr. '13	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013	Schroor
2012-73	11 S&S, CDA, PvdA	Geen structurele stijging OZB	<p>1. deze verhoging voornamelijk niet structureel maar incidenteel plaats te laten vinden en hier over met de partners van het Fonds Ondernemend Groningen in gesprek te gaan;</p> <p>2. dit mee te nemen bij de tarievennota.</p>	F&V	afgehandeld d.m.v. motiebrief 30/11	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013	
2012-76	11 PvdA	Hotspots overlast	<p>1. in kaart te brengen wat de "hotspots" zijn van structurele overlast op straat, zoals drugshandel/-gebruik, geluidsoverlast en afval;</p> <p>2. aan te geven welk beleid gevoerd wordt om deze vormen van overlast duurzaam te voorkomen, dan wel beheersbaar te maken;</p> <p>3. aan te geven welke (andere) maatregelen denkbaar zijn om straatoverlast verder terug te dringen;</p> <p>4. de raad hierover uiterlijk 1 februari 2013 te informeren.</p>	F&V	uiterlijk 1 februari 2013 / motiebrief 30/11; wordt meegenomen in jaarplan Veiligheid 2013 en Handhavingprogr 2013	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013	

Bijlage - IM lijst F&V per 27 september 2013 - afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2013- 1	1 PvdA, VVD, Stadspartij, S&S en CDA	Cold Turkey	<p>1. een wijziging van de Verordening Cameratoezicht van de gemeente Groningen voor te bereiden, waardoor het mogelijk wordt cameratoezicht binnen de gemeentegrenzen in te zetten in situaties waar sprake is van verstoringen van de openbare orde, die samenhangen met handel en gebruik van verdovende middelen;</p> <p>2. het voorstel zodanig tijdig aan te leveren dat het inhoudelijk behandeld kan worden in de commissie F&V van 17 april 2013.</p>	F&V		<i>Afgehandeld</i>	<i>motie</i>	Actualiteiten-debat over wenselijkheid en de condities waaronder cameratoezicht ingezet kan worden tegen druggerelateerde overlast (geweld) in het bijzonder in het A-kwartier.	Rehwinkel
2013- 12	3 GL, S&S, PvdD, Stadspartij	Motie vreemd aan de orde van de dag, inzake wietteelt	<p>zich zoveel mogelijk aan te sluiten bij de diverse initiatieven om te komen tot vormen van gereuleerde wietteelt door intensief contact te houden, actief mee te doen aan gezamenlijke activiteiten en samen op te trekken richting Kamer en kabinet.</p>	F&V	<p>Motiebrief 24/5/13: in april is particulier initiatief doorgestuurd naar minister, met verzoek dit mee te nemen in onderzoek; verder aansluiting bij andere gemeenten</p>	<i>Afgehandeld</i>	<i>motie</i>	Motie vreemd aan de orde van de dag, inzake wietteelt	Rehwinkel
2013- 15	4 SP, D66, PvdA, GL, CU en S&S	Strafbaarstelling illegaal verblijf	<p>de zorgen van de raad en het college ten aanzien van de gevolgen van het wetsvoorstel strafbaarstelling illegaal verblijf uitdrukkelijk onder de aandacht van het kabinet te brengen.</p>	F&V	<p>Motiebrief 24/5/13: inmiddels brief naar staatssecr. met standpunt gemeente, kopie ontvangen</p>	<i>Afgehandeld</i>	<i>motie</i>	Motie vreemd aan de orde van de dag	Rehwinkel

Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de verordening op de heffing en . . .

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	Registratienr.	RO13.3848365
Raadscommissie	Datum B&W besluit	03-09-2013
Datum raadscommissie	Portefeuillehouder	
Bijlagen	Steller	B. Lont
	Telefoon	367 8074
	E-mail	@groningen.nl

Onderwerp

Verordening tot wijziging van de verordening op de heffing en invordering van leges 2013, tarieventabel

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de verordening tot wijziging van de Legesverordening 2013 vast te stellen;
- II. dit besluit bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeenteblad en in werking te laten treden op de dag na die van de bekendmaking.

Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de verordening op de heffing en . . .

2

Samenvatting

Sinds 1 juli 2013 is de Leegstandwet gewijzigd waardoor de mogelijkheden tot tijdelijke verhuur vergemakkelijkt en verruimd zijn. Op grond van artikel 15 Leegstandwet kan het college van burgemeester en wethouders vergunning verlenen of een verlenging verstrekken. Voor de behandeling van een aanvraag om een vergunning of een verlenging is leges verschuldigd. Omdat er leden zijn toegevoegd aan artikel 15 Leegstandwet wordt de Verordening op de heffing en invoering van leges 2013, tarieventabel hierop aangepast.

Inleiding

Sinds 1 juli 2013 is de Leegstandwet gewijzigd waardoor de mogelijkheden tot tijdelijke verhuur vergemakkelijkt en verruimd zijn. Hierdoor kan tijdelijke verhuur vaker een oplossing vormen in situaties waarin eigen bewoning, reguliere verhuur dan wel verkoop van woonruimte op afzienbare termijn niet tot de mogelijkheden behoort. Op grond van het gewijzigde artikel 15 Leegstandwet kan in de volgende situaties een vergunning of een verlenging verleend worden:

- * Voor woonruimte in een gebouw (zoals kantoren of scholen):
 - indien een omgevingsvergunning afwijking bestemmingsplan is verleend: vergunning tijdelijke verhuur voor de duur van die omgevingsvergunning tot maximaal 10 jaar;
 - indien geen omgevingsvergunning: vergunning tijdelijke verhuur voor 2 jaar, met mogelijkheid van jaarlijkse verlenging tot maximaal 10 jaar.
- * Voor woonruimte in een voor verkoop bestemde woning: vergunning tijdelijke verhuur voor 5 jaar, geen verlenging mogelijk.
- * Voor woonruimte in een voor verhuur bestemde woning (in afwachting van sloop of renovatie): vergunning tijdelijke verhuur voor 2 jaar, met mogelijkheid van jaarlijkse verlenging tot maximaal 7 jaar.

Voor de behandeling van een aanvraag om een vergunning en verlenging op basis van artikel 15 Leegstandwet zijn leges verschuldigd. Om deze leges te kunnen heffen moet in de Verordening op de heffing en invordering van leges 2013 de juiste grondslag staan. Omdat artikel 15 Leegstandwet zodanig gewijzigd is dat de leden niet meer overeenkomen met de leden zoals benoemd in de Verordening op de heffing en de invordering van leges moet de tarieventabel behorende bij deze verordening worden gewijzigd.

Beoogd resultaat

Aanpassing van de legesverordening zodat voor het vergunningaanvragen en verlengingen leges gevraagd kunnen worden.

Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de verordening op de heffing en . . .

3

Kader.
Wijziging van de Leegstandwet.

Argumenten/afwegingen

De Verordening op de heffing en invordering, tarieventabel wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Hoofdstuk 11	Hoofdstuk 11
1.11 Het tarief bedraagt voor:	1.11 Het tarief bedraagt voor:
....
1.11.2 het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning tot tijdelijke verhuur als bedoeld in artikel 15, vierde lid, van de Leegstandwet	1.11.2 het in behandeling nemen van een aanvraag om een verlenging van een vergunning tot tijdelijke verhuur als bedoeld in artikel 15 van de Leegstandwet
€ 34,90	€ 34,90

Maatschappelijk draagvlak/participatie

N.v.t.

Financiële consequenties

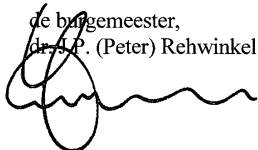
N.v.t.

Realisering en evaluatie

We stellen voor de wijziging in werking te laten treden één dag na bekendmaking.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. A.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de verordening op de heffing en . . .

- ontwerp -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van

Gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;

HEEFT BESLOTEN:

vast te stellen de verordening tot wijziging van de Verordening heffing en invordering leges 2013, tarieventabel.

De verordening heffing en invordering leges 2013, tarieventabel als volgt te wijzigen:

Artikel I

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Hoofdstuk 11 1.11 Het tarief bedraagt voor: 1.11.2 het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning tot tijdelijke verhuur als bedoeld in artikel 15, vierde lid, van de Leegstandwet € 34,90	Hoofdstuk 11 1.11 Het tarief bedraagt voor: 1.11.2 het in behandeling nemen van een aanvraag om een verlenging van een vergunning tot tijdelijke verhuur als bedoeld in artikel 15 van de Leegstandwet € 34,90

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na die van de bekendmaking.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,

drs. A.G.M. (Toon) Dashorst.

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

Raadsvoorstel - Aanpassen regelgeving evenementenaanvragen wijziging artikel ...

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering 15-08-2013
Raadscommissie
Datum raadscommissie
Bijlagen 1

Registratienr. MD 13.3854367
Datum B&W besluit 1 oktober 2013
Portefeuillehouder Rehwinkel
Steller R. Bakker/F. Moene
Telefoon 3676273
E-mail f.moene@groningen.nl

Onderwerp

Aanpassen regelgeving evenementenaanvragen, wijziging artikel 2:19 APVG 2009

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I de verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 vast te stellen en in werking te laten treden op de dag na die van bekendmaking;
- II dit besluit bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeenteblad.

Raadsvoorstel - Aanpassen regelgeving evenementenaanvragen wijziging artikel . . .

2

(Publieks-)samenvatting

Grote evenementen die al jarenlang met succes worden georganiseerd in de stad Groningen, krijgen voorrang op de jaarkalender evenementen. Wanneer twee organisatoren op dezelfde tijd en plaats een evenement willen organiseren, dan krijgt het evenement dat op de jaarkalender staat, de vergunning. Om ervoor te kunnen zorgen dat traditionele grote evenementen een voorrangpositie hebben en om te voorkomen dat er onduidelijkheid over de plaatsing op de jaarkalender ontstaat, dient de procedure om op deze kalender te komen te worden aangescherpt. Dat vraagt ook om toetsingscriteria voor het geval er sprake is van concurrerende evenementen. Verder dient de APVG te worden aangepast zodat niet meer de volgorde van aanmelding bepalend is om een vergunning te krijgen, maar de toetsing aan deze criteria.

Inleiding

Al jaren hanteert de gemeente een jaarkalender waarop grote evenementen staan. Organisatoren kunnen vóór 1 november van het voorafgaande jaar hun evenement aanmelden. In december stelt de burgemeester de jaarkalender vast. Daarna ligt voor de gebruikelijke "feestdagen" vast welk evenement op welke dag en op welke locatie plaatsvindt. Zowel de organisator als de gemeente, maar ook de hulpdiensten, (horeca)ondernemers en andere betrokkenen weten dan op hoofdlijnen waar zij gedurende het jaar aan toe zijn.

Bij concurrerende aanvragen werden de betrokken organisatoren tot nu toe verzocht in onderling overleg een oplossing te zoeken voor de "samenloop". In de meeste gevallen leidde dat tot een bevredigend resultaat voor alle partijen.

Bij twee concurrerende aanvragen voor Koninginnedag 2013 kwamen de organisatoren er onderling niet uit. De organisator die een afwijzende beschikking kreeg, tekende daarna bezwaar aan.

De Bezwaarschriftencommissie beoordeelde de onderbouwing van de afwijzing en de onderliggende regelgeving als onvoldoende. Het bezwaar is gegrond verklaard en de burgemeester heeft het advies van de commissie overgenomen, overigens met instandlating van het oorspronkelijke besluit.

Om ervoor te kunnen zorgen dat traditionele grote evenementen een voorrangpositie hebben en om te voorkomen dat er opnieuw onduidelijkheid dan wel onenigheid over de plaatsing op de jaarkalender ontstaat, dient de procedure om op deze kalender te komen te worden aangescherpt.

Dat vraagt ook om toetsingscriteria voor het geval er sprake is van concurrerende evenementen.

De APVG dient hierop te worden aangepast zodat niet meer de volgorde van aanmelding bepalend is om een vergunning te krijgen, maar de toetsing aan de criteria.

Beoogd resultaat

Grote evenementen die al jarenlang naar tevredenheid plaatsvinden op vaste dagen, kunnen een voorrangpositie krijgen op de jaarkalender die de burgemeester jaarlijks vaststelt. De procedure voor het plaatsen van grote evenementen op deze kalender ligt vast, inclusief toetsingscriteria, om in geval van concurrerende aanvragen te bepalen welk evenement op de jaarkalender wordt geplaatst. De regelgeving die hieraan ten grondslag ligt, is sluitend. Het handelen van de gemeente wordt daarmee transparanter en rechtmatiger, en het risico op een bezwaarprocedure na afwijzing van een concurrerende vergunning wordt daarmee voorkomen.

Kader

Het gebruik van de jaarkalender evenementen staat beschreven in paragraaf 2.6.1 van het evenementenbeleid Feesten in Balans II, dat de raad in november 2010 heeft vastgesteld.

De "samenloop" van aanvragen komt aan de orde in paragraaf 2.6.2. De Algemene Plaatselijke Verordening Groningen (APVG 2009) vormt de wettelijke basis voor het evenementenbeleid.

Argumenten/afwegingen

Aanleiding voor het onderhavige voorstel is een bezwaarprocedure waarbij de Bezwaarschriftencommissie erop wees dat:

- in Feesten in Balans II een beschrijving ontbreekt van de procedure om grote evenementen op de jaarkalender te plaatsen; alleen wordt vermeld dat grote evenementen zich jaarlijks vóór 1 november kunnen aanmelden voor de jaarkalender van het volgende jaar;
- in Feesten in Balans II niet duidelijk vermeld staat welke rechten een plaats op de jaarkalender geeft ten opzichte van andere evenementen;
- voor het bieden van een voorrangpositie aan grote evenementen die op de jaarkalender staan, de APVG aangepast dient te worden.

Deze zaak heeft duidelijk gemaakt dat de huidige regels voor een zorgvuldig proces van vergunningverlening niet volstaan, dan wel strijdig kunnen zijn. Artikel 1:5 APVG luidt nu, eenvoudig gezegd: "wie het eerst komt, het eerst maalt". Dit komt niet overeen met de bedoeling van Feesten in Balans II (paragraaf 2.6.2) om jaarlijks terugkerende evenementen aan te wijzen als vaste evenementen in Groningen.

Wanneer het beleid en de APVG niet worden aangepast, kan dat enerzijds tot gevolg hebben dat vaste organisatoren van traditionele evenementen, die al jarenlang naar tevredenheid activiteiten voor de stad organiseren, achter het net vissen wanneer een andere organisator zich eerder meldt voor een traditionele "feestdag". Anderzijds is het voor nieuwe organisatoren nu niet duidelijk hoe zij wel een plek op de evenementenkalender op zo'n dag kunnen bemachtigen. Dit is niet alleen slecht voor het imago van Groningen als bruisende evenementenstad, maar kan ook extra bezwaarschriften opleveren, of zelfs verzoeken om schadevergoeding wegens gederfde inkomsten wanneer een vergunning ten onrechte wordt afgewezen.

Wij stellen uw raad voor om in de APVG 2009 een bepaling op te nemen, inhoudende dat een evenement geweigerd kan worden als het evenement niet is opgenomen op de jaarkalender evenementen of als op de jaarkalender evenementen reeds een ander evenement is opgenomen.

Organisatoren van grote evenementen moeten zich vóór 1 november aanmelden. Om te voorkomen dat aantrekkelijke locaties al voor die tijd "bezet" worden door organisatoren van kleinere evenementen, stellen wij uw raad voor om in de APVG 2009 te bepalen dat een vergunning voor een klein of middelgroot evenement niet in behandeling wordt genomen indien de aanvraag wordt ingediend meer dan drie maanden voor het tijdstip waarop het evenement plaatsvindt.

Wanneer meerdere organisatoren op dezelfde dag, tijd en locatie een evenement willen organiseren, brengen we de organisatoren met elkaar in contact om te kijken of er een oplossing gevonden kan worden. Organisatoren kunnen gaan samenwerken, een van de organisatoren kan voor een andere datum kiezen. Wanneer dit niet tot een oplossing leidt, stellen wij voor dat de burgemeester aan de hand van de volgende criteria bepaalt welk evenement op de jaarkalender geplaatst wordt.

Wanneer een criterium geen uitkomst biedt, wordt getoetst aan het volgende criterium:

1. ervaringen uit het verleden met de organisator. Negatieve ervaringen bij voorgaande evenementen, zoals overtreding van de voorschriften, kunnen ertoe leiden dat een organisator geen voorrang krijgt;
2. historie: een organisator die traditioneel en met succes een evenement organiseert, krijgt voorrang. Een evenement is traditioneel wanneer het evenement al meerdere jaren (minimaal vijf jaar) plaatsvindt in Groningen. Enkele voorbeelden van traditionele evenementen zijn: Eurosonic-Noorderslag, Koningsdag, Bevrijdingsfestival, de Mei-kermis, Noorderzon, Gronings Ontzet en de 4-Mijl. Succes betreft de balans tussen de positieve en negatieve ervaringen van de bevolking naar aanleiding van het evenement;

Raadsvoorstel - Aanpassen regelgeving evenementenaanvragen wijziging artikel . . .

4

3. thema: bepaalde periodes kennen een eigen thema, bijvoorbeeld de KEI-week en de weken voor Sinterklaas en kerst. Een evenement dat binnen het thema past, krijgt voorrang;
4. variatie: een evenement dat bijdraagt aan een gevarieerd evenementenprogramma, krijgt voorrang. Er is sprake van variatie wanneer de vorm, inhoud of de doelgroep van het evenement aanvullend is op het bestaande aanbod;
5. loting: wanneer vorenstaande afwegingen er in resulteren dat er nog steeds concurrerende aanvragen zijn, wordt er geloot. De organisatoren worden uitgenodigd om bij de loting aanwezig te zijn.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Organisatoren van grote evenementen worden jaarlijks, begin oktober door de gemeente middels een brief uitgenodigd om hun evenement voor het komend jaar aan te melden voor de jaarkalender evenementen. Dit moeten ze doen vóór 1 november zodat de burgemeester de jaarkalender vóór 1 januari van het daaropvolgende jaar kan vaststellen.

Dit jaar kunnen we hen in de brief wijzen op de voorgenomen besluiten van het college en de raad, verwachting oktober respectievelijk eind november. Een kleine advertentie in de Stadsberichten kan ook de oproep doen om evenementen aan te melden vóór 1 november.

Na vaststelling van dit collegevoorstel maken we de wijzigingen met een persbericht kenbaar. Helder is dat het dan nog een voorstel is van het college aan de raad, ter goedkeuring door de raad. Feitelijk gaat het om een kleine aanscherping in de APVG 2009.

Na vaststelling door de raad, worden de aangescherpte beleidsregels zoals gebruikelijk gepubliceerd.

Financiële consequenties

De voorstellen hebben geen financiële consequenties.


Realisering en evaluatie

Na vaststelling van de APVG-wijziging in de raad en de formele publicatie kan de nieuwe werkwijze ingaan bij de vaststelling van de jaarkalender grote evenementen 2014, mits uw raad tijdig besluit tot wijziging van de APVG.

Bij de vaststelling van het nieuwe evenementenbeleid, in 2014, zal gekeken worden of deze maatregel het gewenste effect heeft. Wanneer dit niet zo is, zal de maatregel aangepast worden.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,


de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel


de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

Raadsvoorstel - Aanpassen regelgeving evenementenaanvragen wijziging artikel ...

- ontwerp -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van Groningen van ...

Gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;

HEEFT BESLOTEN:

tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009.

Artikel I Wijziging verordening

De Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 wordt als volgt gewijzigd:

artikel 2:19, tweede lid aan te vullen met een sub e:

e de burgemeester besluit een aanvraag voor een vergunning voor een klein of middelgroot evenement niet in behandeling te nemen, indien de aanvraag wordt ingediend meer dan drie maanden vóór het tijdstip waarop het evenement plaatsvindt.

artikel 2:19, derde lid, de eerste twee streepjes te wijzigen in sub a en b en aan te vullen met sub c en d:

- a. de aard en het karakter van de locatie waarvoor de vergunning is aangevraagd zich verzetten tegen het houden van een evenement;
- b. door het toestaan van het aangevraagde evenement of de aangevraagde evenementen geen gevarieerd programma van evenementen ontstaat
- c. het evenement niet is opgenomen op de jaarkalender evenementen, dit in afwijking van artikel 1:5 van deze verordening
- d. indien op de jaarkalender evenementen reeds een ander evenement is opgenomen;

Oude tekst	Nieuwe tekst
<p><u>Artikel 2:19</u> Vergunning evenement</p> <ol style="list-style-type: none">1. Het is verboden zonder vergunning van de burgemeester een evenement te organiseren.2. In afwijking van het bepaalde in artikel 1:3 gelden voor het aanvragen van een vergunning de volgende termijnen en criteria:<ol style="list-style-type: none">a. voor aanvragen voor een vergunning voor grote evenementen geldt een termijn	<p><u>Artikel 2:19</u> Vergunning evenement</p> <ol style="list-style-type: none">1. Het is verboden zonder vergunning van de burgemeester een evenement te organiseren.2. In afwijking van het bepaalde in artikel 1:3 gelden voor het aanvragen van een vergunning de volgende termijnen en criteria:<ol style="list-style-type: none">a. voor aanvragen voor een vergunning voor grote evenementen geldt een termijn

<p>van veertien weken;</p> <p>b. voor aanvragen voor een vergunning voor middelgrote evenementen geldt een termijn van zes weken;</p> <p>c. voor zeer grootschalige evenementen wordt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure gevolgd en geldt een termijn van veertien weken;</p> <p>d. aanvragen voor evenementenvergunningen kunnen slechts per kalenderjaar worden ingediend. Aanvragen voor meerdere achtereenvolgende kalenderjaren worden niet in behandeling genomen.</p> <p>3. Naast de weigeringsgronden genoemd in artikel 1:10 van deze verordening, kan de vergunning ook worden geweigerd indien:</p> <ul style="list-style-type: none">- <i>de aard en het karakter van de locatie waarvoor een vergunning is aangevraagd zich verzetten tegen het houden van een evenement of</i>- <i>door het toestaan van het aangevraagde evenement of de aangevraagde evenementen geen gevarieerd programma van evenementen ontstaat.</i>	<p>van veertien weken;</p> <p>b. voor aanvragen voor een vergunning voor middelgrote evenementen geldt een termijn van zes weken;</p> <p>c. voor zeer grootschalige evenementen wordt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure gevolgd en geldt een termijn van veertien weken;</p> <p>d. aanvragen voor evenementenvergunningen kunnen slechts per kalenderjaar worden ingediend. Aanvragen voor meerdere achtereenvolgende kalenderjaren worden niet in behandeling genomen.</p> <p>e. de burgemeester besluit een aanvraag voor een vergunning voor een klein of middelgroot evenement niet in behandeling te nemen, indien de aanvraag wordt ingediend meer dan drie maanden voor het tijdstip waarop het evenement plaatsvindt.</p> <p>3. Naast de weigeringsgronden genoemd in artikel 1:10 van deze verordening, kan de vergunning ook worden geweigerd indien:</p> <ul style="list-style-type: none">a. de aard en het karakter van de locatie waarvoor de vergunning is aangevraagd zich verzetten tegen het houden van een evenement;b. door het toestaan van het aangevraagde evenement of de aangevraagde evenementen geen gevarieerd programma van evenementen ontstaat;c. het evenement niet is opgenomen op de jaarkalender evenementen, dit in afwijking van artikel 1:5 van deze verordening;d. indien op de jaarkalender evenementen reeds een ander evenement is opgenomen.
---	--

Raadsvoorstel - Aanpassen regelgeving evenementenaanvragen wijziging artikel . . .

3

Artikel II Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van.

De griffier,

De voorzitter,

drs. A.G.M. (Toon) Dashorst.

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

Raadsvoorstel - Dienstverleningsplan accountant controlejaar 2013

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	30 oktober 2013	Registratienr.	GR13.3944353
Raadscommissie	F&V	Datum B&W besluit	Nvt
Datum raadscommissie	10 oktober 2013	Portefeuillehouder	
Publiciteit		Steller	P.A. Kommerij
Bijlagen	1 (en 3 op het RIS)	Telefoon	367 7727
		E-mail	petkom1g

Onderwerp

Dienstverleningsplan accountant controlejaar 2013

Concept raadsbesluit

- I. het dienstverleningsplan 2013 van de accountant vast te stellen;
- II. de goedkeuringstolerantie bij de controle van de jaarrekening 2013 te stellen op 1% van de totale lasten van de gemeente in 2013 zoals vastgesteld bij de begroting (inclusief toevoegingen aan de reserves); dat onzekerheden in de jaarrekeningcontrole maximaal 3% van de totale uitgaven mogen bedragen, om de goedkeurende strekking van de accountantscontrole niet aan te tasten; de rapporteringstolerantie bij de jaarrekeningcontrole te stellen op € 500.000, -
- III. de accountant te verzoeken extra aandacht te besteden aan Meerstad en de overige grondexploitaties, de financiële positie en het weerstandsvermogen, de organisatieontwikkeling en PIJOFACH, en de voorspelbaarheid van de liquiditeitsbegroting.
- IV. Gelet op artikel 25, lid 1 Gemeentewet de geheimhouding op te leggen voor de bijlagen drie en vier.

Raadsvoorstel - Dienstverleningsplan accountant controlejaar 2013

Publiekssamenvatting

Ook voor het controlejaar 2013 heeft de accountant net als voorgaande jaren een dienstverleningsplan opgesteld. Deze treft u hierbij aan. In dit plan gaat de accountant in op de controlewerkzaamheden die hij het komende jaar gaat uitvoeren, de te hanteren werkwijze en het in te zetten team. Op deze wijze worden de afspraken tussen de accountant en de raad helder vastgelegd en weet de raad wat hij wel en niet van de accountant mag verwachten. Het is aan de raad om het dienstverleningsplan vast te stellen.

Inleiding

Met dit voorstel geeft de raad aan op welke wijze hij de controle van de jaarrekening 2013 door de accountant wil laten uitvoeren. De accountant heeft in het dienstverleningsplan controlejaar 2013 een voorstel voor deze controleaanpak gedaan. Het audit comité legt dit plan na bespreking met een positief advies aan de raad voor. De raad kan ook aandachtsgebieden meegeven, de accountant besteedt hier dan extra aandacht aan bij zijn controle.

Beoogd resultaat

Het meegeven van kaders aan de accountant voor de door hem uit te voeren controle op de jaarrekening.

Kader

Conform artikel 197 van de Gemeentewet controleert de door de raad aangestelde accountant elk jaar de jaarrekening. In de controleverordening ex artikel 213 Gemeentewet is bepaald dat de raad de controletoleranties vaststelt. Het college van B&W stelt het normenkader rechtmatigheid vast.

Argumenten/afwegingen

Met het vaststellen van de controletoleranties bepaalt de raad in feite de 'zwaarte' van de door de accountant uit te voeren controle. Voorgesteld wordt om net als de afgelopen jaren voor de goedkeuringstolerantie een percentage van 1% te hanteren. Dit betekent dat het totaal aan fouten in de jaarrekening niet boven de 1% van de totale uitgaven van de gemeente in 2012 zoals vastgesteld bij de begroting mag uitkomen, anders wordt de goedkeurende strekking van de accountantsverklaring aangetast. Overigens kan de raad dit percentage van 1% wel verlagen en daardoor de controle scherper maken, maar niet verhogen. Wanneer het totale aantal fouten tussen de 1% en 3% uitkomt, dan geeft de accountant een beperkende verklaring af. Wanneer het aantal fouten meer dan 3% is, leidt dat tot een afkeurende verklaring.

Daarnaast wordt voorgesteld om onzekerheden in de jaarrekeningcontrole tot maximaal 3% van de totale uitgaven toe te staan. Daarboven komt de goedkeuring door de accountant in gevaar. Is het aantal onzekerheden tussen de 3% en 10%, dan leidt dat tot een beperkende verklaring. Wanneer dit boven de 10% uitkomt, is er sprake van een oordeelonthouding door de accountant.

Voor wat betreft de rapporteringstolerantie, het minimumbedrag van elke geconstateerde fout waarover de accountant moet rapporteren, is het voorstel om hiervoor het bedrag van € 500.000, - te hanteren. Dat betekent dat elke geconstateerde fout van € 500.000, - of meer gerapporteerd wordt door de accountant. Deze percentages en het bedrag van € 500.000 euro zijn zoals gezegd dezelfde als de afgelopen jaren.

Raadsvoorstel - Dienstverleningsplan accountant controlejaar 2013

Bij de controle betreft de accountant ook het zogenaamde normenkader rechtmatigheid waarin alle relevante wet- en regelgeving, relevante gemeentelijke verordeningen en regelgeving en relevante collegebesluiten zijn opgenomen. De accountant gebruikt dit normenkader om een oordeel te kunnen vellen over de rechtmatigheid van het gemeentelijk handelen in 2013. Dit normenkader is door het college van B&W op 18 juni 2013 vastgesteld en ter kennisname gebracht van de raadscommissie F&V van 4 september 2013.

Door het audit committee is per mail aan de raadsfracties gevraagd welke onderwerpen de fracties zouden willen meegeven aan de accountant. Hierop zijn enkele reacties binnengekomen. Het audit committee stelt voor om in ieder geval vast te houden aan de onderwerpen waar de accountant de laatste jaren al extra aandacht aan besteedt: Meerstad en de overige grondexploitatie, de financiële positie en het weerstandsvermogen, en de organisatieontwikkeling en PIJOFACH. Daarnaast stelt het audit committee voor om de accountant te laten kijken naar de voorspelbaarheid van de liquiditeitsbegroting.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Niet van toepassing

Financiële consequenties

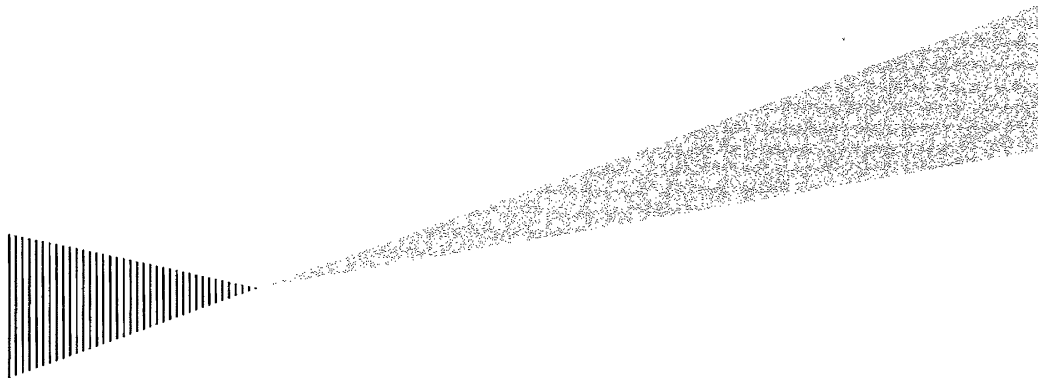
Geen.

Realisering en evaluatie

Over het controlejaar 2012 heeft de accountant een evaluatie aangeleverd waarin verantwoording wordt afgelegd over de gemaakte afspraken in het dienstverleningsplan 2012. Deze evaluatie is voor de raadsleden digitaal in te zien op het Raadsinformatiesysteem (RIS). Op het RIS staan achter de inlogcode ook de twee geheime bijlagen (bijlagen 3 en 4), de evaluatie 2012 en het dienstverleningsplan 2013 inclusief een overzicht in de kosten van dienstverlening. Vanwege concurrentieoverwegingen zijn deze gegevens niet openbaar.

Gemeente Groningen Dienstverleningsplan 2013

NIET VERTROUWELIJK



Raadsvoorstel - Dienstverleningsplan accountant controlejaar 2013



Ernst & Young Accountants LLP
Leonard Springerlaan 17
9727 KB GRONINGEN
Postbus 997
9700 AZ GRONINGEN

Tel: +31 88 407 10 00
Fax: +31 88 407 25 05
ey.com

De gemeenteraad van de
gemeente Groningen
T.a.v. de griffier, de heer drs. A.G.M. Dashorst
Postbus 20001
9700 PB GRONINGEN

Groningen, 24 september 2013

LVRS-9BQG5G/RB/ih

Dienstverleningsplan 2013 van de gemeente Groningen

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u ons dienstverleningsplan voor de controle van de jaarrekening 2013.

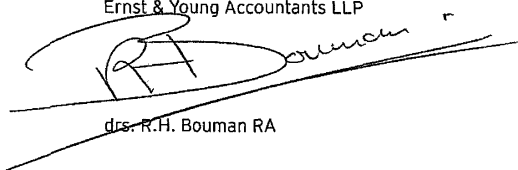
In dit plan bevestigen wij de opdracht voor de controle van de jaarrekening 2013, beschrijven wij onze controleaanpak en leggen wij de afspraken vast die wij met u hebben gemaakt.

Het doel hiervan is te waarborgen dat onze dienstverlening overeenkomt met uw verwachtingen en wensen.

Wij hebben het concept van dit dienstverleningsplan afgestemd met het audit committee.

Tot nadere toelichting zijn wij graag bereid.

Hoogachtend,
Ernst & Young Accountants LLP



drs. R.H. Bouman RA

Ernst & Young Accountants LLP is een limited liability partnership opgericht naar het recht van Engeland en Wales en geregistreerd bij Companies House onder registratienummer OC335594. In relatie tot Ernst & Young Accountants LLP wordt de term partner gebruikt voor een (vertegenwoordiger van een) vennoot van Ernst & Young Accountants LLP. Ernst & Young Accountants LLP is statutair gevestigd te Lambeth Palace Road 1, London SE1 7EU, Verenigd Koninkrijk, heeft haar hoofdvestiging aan Boomjes 258, 3011 XZ Rotterdam, Nederland en is geregistreerd bij de Kamer van Koophandel Rotterdam onder nummer 24432944. Op onze werkzaamheden zijn algemene voorwaarden van toepassing, waarin een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen.

Raadsvoorstel - Dienstverleningsplan accountant controlejaar 2013



Building a better
working world

Inhoudsopgave

1	Oprichting voor de controle	1
1.1	Oprichting	1
1.2	Wettelijk kader	1
1.3	Controle- en rapporteringstoleranties	2
1.4	Reikwijdte van onze controle	3
2	Verantwoordelijkheden gemeente Groningen	5
2.1	Verantwoordelijkheden college	5
2.2	Documentatie	5
2.3	Bevestiging bij de jaarrekening	5
2.4	Naleving specifieke wet- en regelgeving	6
2.5	Werkplekken voor ons controleteam	6
3	Onze controleaanpak	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Planningsfase	7
3.3	Interim-controle	7
3.4	Jaarrekeningcontrole	9
3.5	Afrondingsfase en rapportering	10
4	Onze specifieke aandachtspunten en werkzaamheden in het kader van de controle van de jaarrekening 2013	11
4.1	Inleiding	11
4.2	Meerstad en overige grondexploitatie	11
4.3	De financiële positie en het weerstandsvermogen	11
4.4	Organisatieontwikkeling en PIJOFACH	11
4.5	Overige aandachtspunten en risico's	12
5	Uw attentiepunten en specifieke wensen	13
5.1	Inleiding	13
5.2	Specifieke aandachtspunten 2013	13
6	Team en onafhankelijkheid	14
6.1	Teambezetting	14
6.2	Onafhankelijkheid	14
6.3	Rotatie eindverantwoordelijk partner	14
6.4	Onafhankelijkheid en pre-approvalprocedure	15
7	Honorarium	16



1 Opdracht voor de controle

1.1 Opdracht

Inhoud opdracht

Wij zullen fungeren als accountant van de gemeente Groningen met het doel te onderzoeken of de jaarrekening aan de in de wet gestelde eisen voldoet. De uitslag van ons onderzoek zullen wij weergeven in een controleverklaring, welke aangeeft of:

De jaarrekening een getrouw beeld geeft van zowel de baten en lasten als de grootte en samenstelling van het vermogen en is opgesteld in overeenstemming met het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT).

De baten en lasten, alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen. Dat wil zeggen dat deze in overeenstemming zijn met de begroting en van toepassing zijnde wettelijke regelingen, waaronder gemeentelijke verordeningen en collegebesluiten die een nadere uitwerking zijn van externe regelgeving dan wel van raadsbesluiten of door u vastgestelde verordeningen. Dit kader is door of namens het college nader gespecificeerd en is door uw raad vastgesteld.

De rechtmatigheidscontrole van de accountant richt zich alleen op de financiële beheershandelingen als gevolg van deze wet- en regelgeving.

Het jaarverslag met de jaarrekening verenigbaar is.

Wij merken aanvullend hierop op dat uw gemeente ook voor het boekjaar 2013 op grond van wettelijk voorschrift verplicht is voor een aantal specifieke uitkeringen de verantwoordingsinformatie hieromtrent op te nemen in een bijlage bij de jaarrekening, waarvoor het te hanteren model door het ministerie van BZK is voorgeschreven. Dit in het kader van de verdere invoering van Single information en single audit (Sisa) in het rekeningjaar 2013 voor een groot aantal specifieke uitkeringen.

1.2 Wettelijk kader

Beroepsvoorschriften

Wij verrichten onze controle in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden en het Besluit Accountantscontrole Decentrale Overheden (BADO).

Deze standaarden vereisen dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften. Indien u prijs stelt op een exemplaar van de *Verordening Gedragscode* kunnen wij u die toesturen. Voorts zijn wij gehouden onze controle zodanig te plannen en uit te voeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Bepalingen Gemeentewet

Wij gaan op grond van Artikel 213, lid 3, van de Gemeentewet na of de jaarrekening aan de bij en krachtens deze wet gestelde voorschriften voldoet, of het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, overeenkomstig het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is opgesteld en met de jaarrekening verenigbaar is en of de in het kader van Sisa voorgeschreven bijlage is toegevoegd.



Wet ter voorkoming van witwassen en financieren van terrorisme (Wwft)

In het kader van de Wwft maken wij u erop attent dat wij verplicht zijn een verrichte of voorgenomen ongebruikelijke transactie, voor zover die wordt gesignaleerd in het kader van onze normale werkzaamheden, te melden aan de Financial Intelligence Unit Nederland te Zoetermeer. Van een dergelijke melding mogen wij u geen mededeling doen.

Inzage in onze dossiers door toezichthouders en andere instanties

Alle werkpapieren en dossiers, rapporten en andere zaken, gecreëerd door onze organisatie als onderdeel van ons onderzoek, blijven eigendom van onze organisatie. Wij kunnen worden verplicht om aan derden, bijvoorbeeld toezichthouders, FIOD-ECD en ministeries, op grond van wettelijke bepalingen of andere voorschriften informatie te verstrekken of toegang tot onze werkpapieren en dossiers te verschaffen. Op grond van onze geheimhoudingsregels zijn wij in sommige gevallen verplicht uw schriftelijke toestemming voor inzage te verkrijgen. Indien een dergelijk verzoek ons bereikt, zullen wij hierover zo spoedig mogelijk contact met het college opnemen over de voorwaarden waaronder aan dit verzoek kan worden voldaan en om het college toestemming te vragen voor zover noodzakelijk. Ook de Belastingdienst kan in het kader van het bovenstaande voor een reguliere belastingcontrole aan ons verzoeken informatie te verstrekken of inzage in onze werkpapieren en dossiers te verschaffen. Een dergelijk verzoek zal altijd in eerste instantie aan u en/of uw juridisch of fiscaal adviseur kenbaar worden gemaakt door de controlemedewerker van de Belastingdienst. Wij zijn van mening dat het algemeen belang er mee gediend is dat de Belastingdienst bij belastingcontroles kan steunen op de uitgevoerde werkzaamheden in het kader van de controle van jaarrekeningen. Wij zullen het college vragen om zijn instemming schriftelijk aan ons kenbaar te maken. In dat kader zullen wij bij een verzoek van de Belastingdienst zo spoedig mogelijk contact met het college opnemen. Mocht in een concrete situatie uw gemeente haar instemming onthouden, dan zullen wij op grond van onze gedragsregels nagaan waarom uw gemeente haar instemming niet geeft.

1.3 Controle- en rapporteringstoleranties

Toleranties als gevolg van controleprotocol

De bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie, zoals door de raad nog vast te stellen, bedraagt voor tekortkomingen 1% en voor onzekerheden 3% van de voor het jaar 2013 voor uw gemeente begrote totale lasten (inclusief toevoegingen aan de reserves). Het normenkader 2013 is op 19 juni 2013 middels een collegebrief ter kennisneming toegestuurd. Wij zullen de hoogte van deze goedkeuringstolerantie zo nodig bijstellen aan de hand van de werkelijke lasten volgens de conceptjaarrekening 2013. De rapporteringstolerantie dient nog door de raad te worden vastgesteld. Indien dit dienstverleningsplan in de raad ongewijzigd wordt vastgesteld, gaan wij uit van de tot nu toe gehanteerde rapporteringstolerantie van € 500.000.

Toleranties Sisa

In afwijking van het bovenstaande geldt voor de in de bijlage bij de jaarrekening opgenomen verantwoordingsinformatie inzake specifieke uitkeringen (Sisa) de navolgende rapporteringstolerantie per specifieke uitkering:

- € 10.000 indien de omvangbasis kleiner dan of gelijk aan € 100.000 is.
- 10% indien de omvangbasis groter dan € 100.000 en kleiner dan of gelijk aan € 1.000.000 is.
- € 100.000 indien de omvangbasis groter dan € 1.000.000 is.



1.4 Reikwijdte van onze controle

Interne beheersing

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door ons toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten. Bij het maken van deze risico-inschattingen nemen wij de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en het getrouwe beeld daarvan. Deze risico-inschattingen zijn gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden, maar hebben niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de gemeente Groningen. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door het college van burgemeester en wethouders gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

Wij willen er de aandacht op vestigen dat als gevolg van het toepassen van deelwaarnemingen en andere beperkingen die inherent zijn aan een controle, gevoegd bij de beperkingen die inherent zijn aan elk systeem van interne beheersing, er een onvermijdbaar risico bestaat dat zelfs indien een controle naar behoren is gepland en uitgevoerd in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden een afwijking van materieel belang onontdekt blijft.

Continuïteit informatietechnologie

Ons oordeel houdt geen uitspraak in over de continuïteit van de door u gebruikte informatietechnologie. Mochten wij tijdens de uitvoering van onze controle stuiten op onvolkomenheden op dit vlak dan zullen wij dit melden in ons verslag van bevindingen, zoals door de wet vereist.

Fraude

De primaire verantwoordelijkheid voor het voorkomen en ontdekken van fraude berust bij zowel het toezichthoudend orgaan als het college van Burgemeester en Wethouders van uw gemeente. De accountant is niet verantwoordelijk en aansprakelijk voor de preventie van fraude.

Onze controleopdracht richt zich niet specifiek op het ontdekken van fraude. Indien bij de uitvoering van de controleopdracht aanwijzingen van fraude worden verkregen, zullen wij, ongeacht de mogelijke omvang en de aard van de vermoedelijke fraude, aanvullend onderzoek verrichten, afgestemd op het vaststellen van de aard en omvang van de fraude in relatie tot de jaarrekening. Indien wij een aanwijzing voor – of een redelijk vermoeden van – fraude verkrijgen, zullen wij hierover communiceren met het college en/of (een vertegenwoordiging) van uw raad.

In het kader van de Controlestandaard 240 "De verantwoordelijkheid van de accountant voor het onderkennen van het risico van fraude in het kader van de controle van financiële overzichten" zullen wij het college van de gemeente Groningen vragen de volgende punten schriftelijk te bevestigen:

- 1 Het college erkent zijn verantwoordelijkheid voor de opzet en invoering van de maatregelen van interne beheersing om fraude te voorkomen en ontdekken.
- 2 Het college heeft ons de resultaten gemeld van zijn inschatting van het risico dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang zou kunnen bevatten als gevolg van fraude.



- 3 Het college heeft ons alles gemeld dat hem bekend is in verband met aanwijzingen voor fraude, beschuldigingen van fraude of fraude die de gemeente beïnvloed kunnen hebben en waarbij betrokken zijn:
 - a leidinggevenden,
 - b werknemers die een belangrijke rol spelen bij de maatregelen van interne beheersing;
 - c anderen in het geval dat de fraude van materieel belang kan zijn voor de jaarrekening.
- 4 Het college heeft ons op de hoogte gesteld van alle aanwijzingen voor fraude, beschuldigingen van fraude of fraude met mogelijke invloed op de jaarrekening van de gemeente die hem bekend zijn door mededelingen van werknemers, voormalige werknemers, regelgevende instanties of anderen.

Het college zal ons informeren omtrent alle aspecten en beweringen met betrekking tot financiële onregelmatigheden die het college, het overige management of het audit committee ter ore zijn gekomen of zijn meegedeeld (ongeacht de bron of vorm waarin en inclusief, zonder enige beperking, beschuldigingen van "klokkenluiders"). In dat geval verstrekt het college ons volledige en tijdige toegang tot interne onderzoeken naar deze informatie.

Onder financiële onregelmatigheden worden ook verstaan aspecten en beweringen rondom manipulaties van financiële resultaten door het management en werknemers, verduistering van activa, omzeiling van interne controles, ongepaste invloed op transacties met verbonden partijen, opzettelijke misleiding van accountants of andere beschuldigingen, niet-wettige handelingen of fraude die tot gevolg kan hebben dat de jaarrekening een verkeerd beeld geeft of anderszins de financiële verslaggeving aantast van uw gemeente. Indien in enigerlei mate een beperking geldt voor het verstrekken van bedoelde informatie, dan zal het college ons hiervan onverwijld in kennis stellen. Een dergelijke beperking kan door ons beschouwd worden als een beperking in de aard en reikwijdte van onze opdracht tot controle en kan ons beletten een verklaring af te geven bij de jaarrekening, of kan aanleiding zijn tot aanpassing van onze verklaring of op andere wijze van invloed zijn op de continuering van onze opdracht als onafhankelijke accountants van de gemeente.

Gebruikmaken werkzaamheden interne controle

Bij de uitvoering van onze werkzaamheden in het kader van de in deze brief vermelde dienstverlening wordt gebruikgemaakt van de werkzaamheden van uw internecontroleafdelingen. Met de internecontroleafdelingen zijn hiertoe afspraken gemaakt over gezamenlijke afstemming van de controleplanning, de aard en diepgang van uit te voeren werkzaamheden, de rapportage en de dossiervorming. Bij het gebruikmaken van deze werkzaamheden is Controlestandaard 610 "Gebruikmaken van de werkzaamheden van interne accountants" van toepassing.

De standaard houdt onder meer in dat wij de voor ons relevante, door de internecontroleafdelingen uitgevoerde, werkzaamheden evalueren en testen om ons ervan te overtuigen dat de werkzaamheden toereikend zijn voor onze doelstellingen en om vast te stellen welke eigen werkzaamheden onze eigen professionals moeten uitvoeren.

Dossiers van de internecontroleafdelingen, waarin voor de jaarrekeningcontrole relevante werkzaamheden zijn gedocumenteerd, dienen voor ons te allen tijde toegankelijk te zijn, ook na beëindiging van onze werkzaamheden; dit ongeacht de reden en/of wijze van beëindiging. De dossiers van de internecontroleafdelingen zullen minimaal zeven jaar na beëindiging van de werkzaamheden van een bepaald controlejaar worden bewaard, of langer indien dit naar onze mening noodzakelijk is (bijvoorbeeld in geval van [dreiging van] een civiele, straf- of tuchtrechtelijke procedure). Mede gezien de ontwikkelingen rondom het accountantsberoep, waaronder het toezicht op accountants door de AFM, worden afspraken over dossiervorming jaarlijks geëvalueerd en zo nodig herzien.



2 Verantwoordelijkheden gemeente Groningen

2.1 Verantwoordelijkheden college

Wij vestigen er de aandacht op dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen verantwoordelijk is voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag, beide in overeenstemming met het BBV en de WNT. Tevens is het college van burgemeester en wethouders verantwoordelijk voor de financiële rechtmatigheid van de in de jaarrekening verantwoorde baten, lasten en balansmutaties. Dit houdt in dat deze bedragen in overeenstemming dienen te zijn met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen.

Het college van burgemeester en wethouders is daarnaast verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het college noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten. Daarnaast is het college ingevolge de financiële verordening primair verantwoordelijk voor een toereikend rechtmatigheidsbeheer. In dat kader dient ook intern binnen uw gemeente met de nodige periodiciteit en diepgang te worden vastgesteld dat dit beheer toereikend is en in het dienstjaar heeft gefunctioneerd.

2.2 Documentatie

Het college van burgemeester en wethouders draagt verantwoordelijkheid voor het aan ons: toegang verschaffen tot alle informatie waarvan het zich bewust is dat deze relevant is voor het opmaken van de jaarrekening, zoals de vastleggingen, documentatie en andere aangelegenheden; verstrekken van aanvullende informatie die wij kunnen vragen voor het doel van de controle; onbeperkt toegang verschaffen tot personen binnen de gemeente Groningen van wie wij vaststellen dat het noodzakelijk is controle-informatie te verkrijgen.

Het college zal ons tijdig de jaarrekening, het jaarverslag en de overige gegevens in conceptvorm aanleveren, zodat wij deze kunnen controleren voordat zij in definitieve vorm worden opgesteld.

2.3 Bevestiging bij de jaarrekening

Het college dient erop toe te zien dat de rechten en verplichtingen van de gemeente Groningen op toereikende wijze in de jaarrekening tot uitdrukking worden gebracht, met inbegrip van die rechten en verplichtingen die reeds bestaan maar niet via de normale administratieve procedures zijn vastgelegd. In sommige gevallen kunnen deze rechten en verplichtingen niet door accountantscontrole worden ontdekt. Reeds bekende en/of te verwachten gebeurtenissen en omstandigheden zullen tevens op adequate wijze in de jaarrekening tot uitdrukking moeten worden gebracht. Wij zullen in verband met deze aspecten het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen verzoeken de mededelingen die in dat kader aan ons zijn gedaan schriftelijk te bevestigen.

Voorts zullen wij het college vragen schriftelijk te bevestigen dat het van oordeel is dat het effect van eventuele ongecorrigeerde afwijkingen in de jaarrekening, zowel afzonderlijk als in totaal, niet van materieel belang is voor de jaarrekening als geheel. Een overzicht van deze posten zal in de schriftelijke mededeling worden opgenomen of eraan worden gehecht.

Wij hebben er alle vertrouwen in te kunnen rekenen op volledige medewerking van uw medewerkers en vertrouwen er op dat men alle vastleggingen, documentatie en andere informatie die in het kader van de controle benodigd is beschikbaar zal stellen.



2.4 Naleving specifieke wet- en regelgeving

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen en de raad zijn ook verantwoordelijk voor de naleving van wettelijke en andere voorschriften. Een controleopdracht zal in het algemeen niet leiden tot ontdekking van overtredingen van alle wet- en regelgeving. Ontdekking van overtredingen, ongeacht de materialiteit, zal leiden tot overweging van de implicaties voor de integriteit van het college of de werknemers en het mogelijke effect op andere aspecten van onze controle.

Wij zullen het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen verzoeken schriftelijk te bevestigen dat het alle inlichtingen heeft verstrekt omtrent alle hem bekende werkelijke of mogelijke overtredingen van wet- en regelgeving, waarmee bij de opstelling van de jaarrekening rekening moet worden gehouden.

2.5 Werkplekken voor ons controleteam

De zorg voor onze medewerkers en voor de omstandigheden waaronder zij hun werkzaamheden verrichten, vormt een belangrijk aspect van de strategie van Ernst & Young Accountants LLP.

Wij hebben dan ook met de bij de controle betrokken functionarissen van uw gemeente afgesproken dat zal worden zorg gedragen voor geschikte werkplekken voor ons controleteam dat in het kader van deze opdracht werkzaamheden verricht.



3 Onze controleaanpak

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijven wij onze controleaanpak, specifiek voor de gemeente Groningen. Hierin onderkennen wij de volgende fasen:

Planningsfase	Planning en vaststellen van de controlerisico's en de controleaanpak.
Interim-controle	Controle van de internerisicobeheersings- en controlesystemen.
Jaarrekeningcontrole	Gegevensgerichte controlewerkzaamheden.
Afrondingsfase	Afronding van de controle.

In het vervolg gaan wij nader in op de werkzaamheden die wij in de verschillende fasen verrichten.

3.2 Planningsfase

In de planningsfase worden de verwachtingen van de gemeente Groningen in kaart gebracht en wordt het controleteam samengesteld. Concreet voeren wij de volgende werkzaamheden uit:

Wij bespreken, in het kader van de opdrachtverstrekking door de raad, met het audit committee ons dienstverleningsplan, de actuele ontwikkelingen en de specifieke aandachtspunten voor de controle.

Wij bespreken met de portefeuillehouder, concerncontroller (controllersoverleg), de directeur bedrijfsvoering en de concernmanager financiën de actuele ontwikkelingen, follow-up van de bevindingen van voorgaand jaar, mogelijke aandachtspunten, onze risicoanalyse en controleaanpak, van belang voor de werkafspraken met de organisatie.

Wij bespreken op concernniveau de planning voor de controle en rapportering aan de organisatie, college en raad. Dit geldt zowel voor de interim-controle als voor de jaarrekeningcontrole.

De uitkomsten van bovengenoemde bespreking delen wij met ons gehele controleteam in een zogenaamd Team Planning Event (TPE). In deze bijeenkomst staan onze risicoanalyse en controleaanpak centraal.

Deze planningsfase resulteert in een dienstverleningsplan voor de gemeente Groningen.

De specifieke aandachtspunten van de raad (zoals besproken in het audit committee) zijn weergegeven in hoofdstuk 4.

3.3 Interim-controle

Doel interim-controle

De tussentijdse controlewerkzaamheden voeren wij uit in de periode september/november.

De interim-controle is erop gericht om vast te stellen in hoeverre en in welke mate de internerisicobeheersings- en controlesystemen adequaat en effectief zijn, voor zover dit nodig is in het kader van de controle van de geconsolideerde jaarrekening van de gemeente Groningen. De reikwijdte hiervan is weergegeven in paragraaf 1.4.



Risicoanalyse en significante posten

Onze risicoanalyse is top-down ingericht, omdat het onze opdracht is om een controleverklaring bij de jaarrekening van de gemeente Groningen af te geven. Daarbij maken wij onderscheid tussen significante posten en niet-significante posten. Of een post als significant wordt aangemerkt, is afhankelijk van meerdere kenmerken, waaronder de waarschijnlijkheid op materiële fouten, de omvang van de post in de jaarrekening, wijzigingen in processen die leiden tot de posten, het volume van deze transacties en overige significante factoren.

Als significante posten in de jaarrekening van de gemeente Groningen zijn geïdentificeerd:

Balans	(deel) Programma's
Materiële vaste activa	Werk en activering Inkomen en inkomensondersteuning Iederz
Financiële vaste activa	Fysieke veiligheid Publieke dienstverlening Facilitaire dienstverlening extern en intern
Niet in exploitatie genomen bouwgrond	Integraal jeugdbeleid Sociale samenhang en participatie Preventie en zorg
Onderhanden werk (grondexploitatie)	Integratie en emancipatie Sportieve infrastructuur Culturele infrastructuur
Liquide middelen	Parkeren Nieuwbouw Bestaande woningvoorraad
Reserves	Kwaliteit van leefomgeving Afvalinzameling en verwerking College, raad en overig
Voorzieningen	Lokale belastingen en heffingen Algemene inkomsten en onvoorzien

Per significante post: inherent risico en controlerisico

Voor iedere significante post van de jaarrekening wordt het inherente risico en het controlerisico bepaald. Het inherente risico (laag of hoog) wordt op basis van "professional judgement" vastgesteld.

Het controlerisico wordt gedefinieerd als het risico dat bepaalde internebeheersingsmaatregelen niet voldoende zijn om mogelijke fouten en/of risico's in de organisatie adequaat te ontdekken en te corrigeren. In feite betreft dit de vraag in welke mate de internerisicobeheersings- en controlesystemen adequaat en effectief zijn.

Posten en processen

Voor de significante posten wordt bepaald uit welke processen zij ontstaan. Voor deze processen wordt vastgesteld welke internebeheersingsmaatregelen zijn getroffen om de processen effectief en adequaat te laten verlopen.

Raadsvoorstel - Dienstverleningsplan accountant controlejaar 2013



Pagina 9

Als significante processen voor de gemeente Groningen zijn geïdentificeerd:

Processen	
<i>Algemeen</i> Inkopen/betalingsverkeer Personeel en salarissen (inclusief verwerking) Begroting- en budgetbeheer Afsluitprocedures	<i>Specifiek</i> Subsidieverstrekking WMO WWB WSW Parkeren Grondexploitatie Belastingen Treasury Afvalinzameling

Indien een significante post uit een routinematig proces ontstaat, wordt er naar gestreefd om bij de accountantscontrole op het proces te steunen. Ontstaat een significante post uit een niet-routinematig proces (veelal de situatie bij reserves en het berekenen van voorzieningen), dan wordt de post door middel van gegevensgerichte detailcontrole gecontroleerd.

De geïdentificeerde internebeheersingsmaatregelen kunnen zowel handmatige als geautomatiseerde beheersings- en controlemaatregelen zijn.

Als de beheersings- en controlemaatregelen als effectief worden aangemerkt en vervolgens wordt vastgesteld dat ze ook daadwerkelijk bestaan en werken (door het uitvoeren van een lijncontrole en proceduretesten), kunnen wij op de betreffende processen steunen voor de accountantscontrole.

Naar onze inschatting is ten tijde van onze interim-controle 2013 de concentratie van de PIJOFACH-taken nog niet zover gevorderd dat wij onze interim-controle centraal kunnen gaan uitvoeren.

Wij leggen onze bevindingen naar aanleiding van de interim-controle vast in een concern managementletter gericht aan de raad.

3.4 Jaarrekeningcontrole

De gegevensgerichte controlewerkzaamheden worden in principe verricht in maart en april 2014. Indien mogelijk worden een aantal posten al begin januari gecontroleerd, om daarmee de werkdruk beter te verdelen en mogelijke discussiepunten ten aanzien van schattingsposten vroegtijdig te signaleren.

Op verzoek van college en raad zullen wij de controle op de waardering van de gronden in december/januari uitvoeren. De exacte planning moet nog worden afgestemd met de gemeentelijke organisatie. Wij zullen over onze bevindingen afzonderlijk rapporteren, indien hiervoor voldoende aanleiding is en dit past binnen de planning van de gemeente.

De diepgang van deze werkzaamheden is voor wat betreft de significante posten van de (geconsolideerde) jaarrekening afhankelijk van de uitkomsten van de gecombineerde risicoanalyse als uitkomst van de interim-controle.



De werkzaamheden bestaan uit het leggen van aansluitingen, het uitvoeren van cijferbeoordelingen, verbandcontroles en aanvullende gegevensgerichte werkzaamheden.

Daarbij wordt specifiek aandacht besteed aan de juiste toepassing van het BBV. Tevens melden wij, voor zover wij dat kunnen beoordelen, of het jaarverslag verenigbaar is met de jaarrekening.

In vervolg op onze aanpak van afgelopen jaar zullen wij de controle van de jaarrekening zoveel mogelijk centraal (op concernniveau) uitvoeren, uitgaande van een "geconsolideerde" jaarrekening vanuit Dafinci. Daar waar noodzakelijk zullen wij een aantal specifieke posten controleren bij de vakdirecties. Met deze aanpak anticiperen wij op de concentratie van de PIJOFACH-taken in het Shared Service Center eind 2013.

3.5 Afrondingsfase en rapportering

Onze detailbevindingen bespreken wij met de verantwoordelijk vakdirecteur/(dienst)controller. Daarbij maken wij gebruik van het format van de detailbevindingen en stemmen wij de bevinding mondeling (bespreking), telefonisch of via e-mail af, afhankelijk van het belang van de bevinding.

De bevindingen naar aanleiding van de interim-controle leggen wij vast in een concern managementletter gericht aan de raad (inclusief verkorte zogenaamde A3-versie).

De bevindingen naar aanleiding van de jaarrekeningcontrole leggen wij vast in een concernrapport van bevindingen gericht aan de raad (inclusief verkorte zogenaamde A3-versie). Vervolgens zullen wij over de uitkomsten van onze werkzaamheden aan u rapporteren in de vorm van een controleverklaring bij de jaarrekening.

Alle rapportages worden in concept besproken met de concerncontroller, het GMT, het college van burgemeester en wethouders, het audit committee en de raad.

Na afloop van het boekjaar evalueren wij met het audit committee onze controle en dienstverlening, met als doel te waarborgen dat onze dienstverlening overeenkomt met uw verwachtingen en wensen.

4 Onze specifieke aandachtspunten en werkzaamheden in het kader van de controle van de jaarrekening 2013

4.1 Inleiding

Evenals voorgaand jaar zal het ook voor boekjaar 2013 noodzakelijk zijn een aantal aanvullende werkzaamheden te verrichten. De gevolgen van de recessie in relatie tot Meerstad en de overige grondexploitaties, de huidige financiële positie en het weerstandsvermogen, de bezuinigingen en de vele organisatieontwikkelingen (o.a. PIJOFACH) vragen om extra aandacht in de controle.

In deze paragraaf geven wij, in willekeurige volgorde, weer welke ontwikkelingen dit zijn en welke gevolgen dit heeft voor onze werkzaamheden.

4.2 Meerstad en overige grondexploitatie

Omdat de recessie nog niet ten einde is, blijven de risico's rondom de grondexploitatie (o.a. Meerstad, de NIEGG, de woningbouwprojecten en bedrijventerreinen) hoog. In de afgelopen boekjaren hebben aanzienlijke afwaarderingen plaatsgevonden en ook voor de komend jaren is dit, zolang de recessie aanhoudt, niet uit te sluiten. Vanzelfsprekend heeft dit gevolgen voor onze controlewerkzaamheden en de kosten hiervan.

4.3 De financiële positie en het weerstandsvermogen

Zoals gemeld in ons accountantsverslag is, als gevolg van de recessie en de noodzakelijke afwaarderingen van gronden, het weerstandsvermogen sterk afgenomen en staat de financiële positie van de gemeente Groningen nog steeds zwaar onder druk. Daarbij staan aanzienlijke bezuinigingen op stapel.

Het is inherent aan een dergelijke situatie dat het risico in het verantwoordings- en controletraject hierdoor zal toenemen. Hoewel wij daar op voorhand geen enkel signaal voor hebben, is het theoretische risico toegenomen dat het resultaat en vermogen wordt beïnvloed, met name middels schattingsposten- en processen. Daarbij zal het gewenst en wellicht noodzakelijk zijn om, evenals voorgaand jaar, een uitgebreide analyse uit te voeren van de meerjarenbegroting (2014 e.v.) en de omvang van het weerstandsvermogen.

4.4 Organisatieontwikkeling en PIJOFACH

In 2013 worden op het gebied van bedrijfsvoering en control een aantal belangrijke vervolgstappen gezet (vorming SSC en concerncontrol). Naar onze mening is het voor de gemeente Groningen een belangrijke prioriteit om in 2013 zo spoedig mogelijk duidelijk te krijgen op welke wijze de control in de organisatie wordt vorm gegeven.

De organisatieontwikkeling en de voorbereiding van de concentratie van de PIJOFACH-taken zal direct of indirect gevolgen hebben voor onze controleaanpak en -werkzaamheden. Er worden op diverse terreinen van de bedrijfsvoering transitie voorbereid, medewerkers krijgen andere functies en ook de control wordt anders ingericht. Over boekjaar 2012 bleken de effecten hiervan nog beperkt. De verwachting is wel dat in 2013/eind 2013 een aantal belangrijke stappen worden gezet ten aanzien van het SSC. Op dit moment kunnen wij de gevolgen nog niet overzien, maar wij stellen wel voor vroegtijdig belangrijke ontwikkelingen en risico's in de bedrijfsvoering en PIJOFACH-taken te signaleren en hier aanvullend aandacht aan te besteden.



4.5 Overige aandachtspunten en risico's

Naast de bovengenoemde majeure ontwikkelingen zien wij een aantal overige onderwerpen die mogelijk onze aandacht vragen. Het betreft de volgende onderwerpen:

De vraag is wat de effecten zijn van de recessie en de nieuwbouw van parkeergarages op het parkeerbedrijf en de waardering hiervan.

De vraag is of de gemeente Groningen verder follow-up gaat geven aan het In Control Statement en welke werkzaamheden de raad hierin van ons verwacht.

In de afgelopen twee jaar zijn bevindingen geconstateerd rondom het salarisproces. Op dit moment kunnen wij niet inschatten of uit de interne controles over 2013 opnieuw dergelijke bevindingen worden geconstateerd.



5 Uw attentiepunten en specifieke wensen

5.1 Inleiding

Wij vinden het van groot belang onze controle af te stemmen op de specifieke situatie van de gemeente Groningen en de wensen van de raad als onze opdrachtgever. Een belangrijke doelstelling van dit dienstverleningsplan is daarom te waarborgen dat onze dienstverlening overeenkomt met de verwachting en wensen van raad, college en organisatie.

In overleg met de raad en het audit committee worden jaarlijks de specifieke aandachtspunten bepaald. Deze kunnen zowel bij de interim- als jaarrekeningcontrole worden meegenomen.

De uitkomsten van onze bevindingen op deze punten zullen wij – voor zover voor uw raad relevant – opnemen in onze tussentijdse rapportage, dan wel in het verslag van bevindingen.

5.2 Specifieke aandachtspunten 2013

Door de leden van het audit committee is in de vergadering van 18 september 2013 besloten als aandachtspunt voor de controle over het boekjaar 2013 de voorspelbaarheid van de liquiditeitsbegroting mee te geven. Wij stellen voor hierbij onder meer aandacht besteden aan de te onderscheiden kasstromen, de hieraan ten grondslag liggende prognoses en het effect van afwijkingen ten opzichte van de prognose.

Over dit onderwerp zullen wij rapporteren in onze managementletter naar aanleiding van de interim-controle.



6 Team en onafhankelijkheid

6.1 Teambezetting

Ten behoeve van onze controle zetten wij een ervaren controleteam in. Het controleteam heeft ruime ervaring in uw sector en waarborgt een hoge mate van continuïteit.

Het overzicht van de bij de controle van de gemeente Groningen betrokken partners en managers (allen registeraccountant) ziet er als volgt uit:

Teamleden controleteam gemeente Groningen	Verantwoordelijkheid
R. (Rob) Ellermeijer	Partner en tevens sectorvoorzitter Public van EY en verantwoordelijk voor de contacten met raad en college.
R.H. (Rob) Bouman	Partner en als wettelijke accountant verantwoordelijk voor de controle en de contacten met raad, college en diensten.
M. (Marjolein) Haulussy-Zwols	Manager DIA/CT, MD en BD, SoZaWe, OCSW
S. (Sandra) Zandstra-Gubler	Manager HVD, RO/EZ
J. (Jasper) de Vries	Senior manager EDP Audit

6.2 Onafhankelijkheid

Onafhankelijkheid is naast deskundigheid een van de pijlers van onze beroepsuitoefening.

Wij hechten aan onze reputatie op het gebied van deskundigheid en onafhankelijkheid.

Wij kennen binnen Ernst & Young Accountants LLP een groot aantal maatregelen, vastgelegd in een continu door ons geactualiseerde database, die de onafhankelijkheid dienen te waarborgen.

Periodiek wordt door ons de naleving van interne en externe onafhankelijkheidsvoorschriften beoordeeld, bijvoorbeeld ten aanzien van potentieel conflicterende diensten en de financiële onafhankelijkheid. Onze professionals moeten jaarlijks hun onafhankelijkheid bevestigen.

Wij kunnen bevestigen dat alle betrokken teamleden onafhankelijk zijn in relatie tot onze opdracht voor de gemeente Groningen.

6.3 Rotatie eindverantwoordelijk partner

Met het audit comité is gesproken over de onafhankelijkheid en betrokkenheid van de eindverantwoordelijk partner. De afspraak is dat in principe elke zeven jaar van eindverantwoordelijk partner wordt gewisseld, tenzij na overleg met het AC anders wordt besloten.

Rob Bouman is vanaf 2006 als wettelijk accountant betrokken bij de controle van de gemeente Groningen. Daarmee was het boekjaar 2012 het zevende jaar waarin hij verantwoordelijk is voor de controle van de jaarrekening. In het audit comité is besproken dat gezien de huidige financiële positie, de discussies rondom de gronden en de organisatieontwikkelingen (zoals vorming SSC) het goed zou zijn als de eindverantwoordelijk partner ook de controle van boekjaar 2013 uitvoert (daarmee is sprake van een stabiele factor).



In de afgelopen jaren zijn de nodige wisselingen geweest in raad, audit committee, college en organisatie, zodat de onafhankelijkheid richting accountant ook daardoor voldoende blijft gewaarborgd. Tenslotte waarborgt de betrokkenheid van een tweede partner (op iets meer afstand) eveneens de onafhankelijkheid in relatie tot de gemeente Groningen. Het audit committee heeft daarom ingestemd met betrokkenheid van Rob Bouman als eindverantwoordelijk partner voor de controle van boekjaar 2013.

6.4 Onafhankelijkheid en pre-approvalprocedure

Teneinde onze onafhankelijkheid als accountant van de raad in relatie tot het college te waarborgen, hebben wij afgesproken een pre-approvalprocedure te hanteren voor mogelijke aanvullende opdrachten. Deze procedure is nader uitgewerkt door de griffie en organisatie en het afgelopen jaar nog een keer geëvalueerd.

Uit de evaluatie is gebleken dat de procedure goed heeft gewerkt, maar vanuit het audit committee bestond de behoefte deze iets pragmatische in te richten. Afgesproken is dat vanaf nu alle aanvullende opdrachten van het college of de organisatie (niet zijnde controle van de jaarrekening en deelverantwoordingen) vooraf ter kennisneming worden gemeld het audit committee. Daarnaast worden achteraf twee keer per jaar de kosten van alle aanvullende opdrachten verantwoord aan het audit committee, waardoor ook achteraf nog een oordeel kan worden gegeven over de onafhankelijkheid.

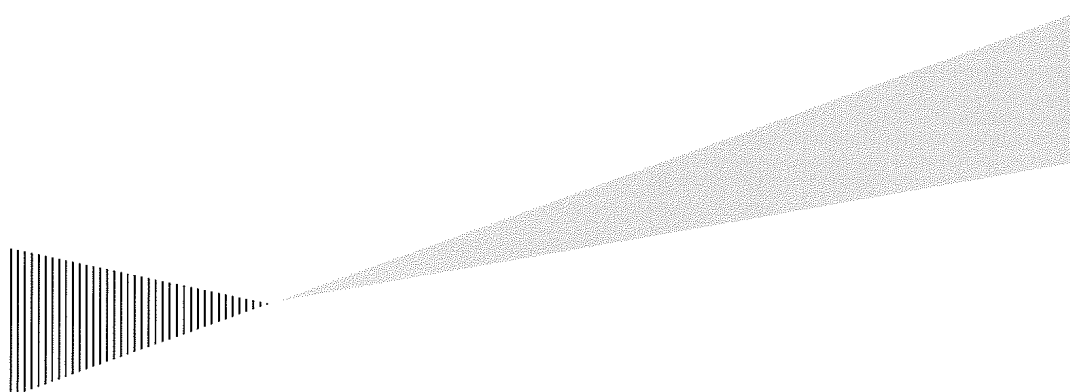


7 Honorarium

Informatie omtrent ons honorarium is opgenomen in de vertrouwelijk versie van het dienstverleningsplan.

**Gemeente Groningen
Evaluatie dienstverlening
en overzicht kosten
controle boekjaar 2012**

NIET VERTROUWELIJK



Bijlage - Evaluatie accountant controlejaar 2012



Ernst & Young Accountants LLP
Leonard Springerlaan 17
9727 KB GRONINGEN
Postbus 997
9700 AZ GRONINGEN

Tel: +31 88 407 10 00
Fax: +31 88 407 25 05
ey.com

De gemeenteraad van de
gemeente Groningen
T.a.v. de griffier, de heer drs. A.G.M. Dashorst
Postbus 20001
9700 PB GRONINGEN

Groningen, 24 september 2013

LVRS-9BQG5G/RB/ih

Evaluatie en overzicht kosten controle boekjaar 2012

Geachte leden van de raad,

Zoals afgesproken in ons dienstverleningsplan voor de controle van de jaarrekening 2012, ontvangt u hierbij een evaluatie van onze dienstverlening en een overzicht van de kosten van onze dienstverlening over het boekjaar 2012.

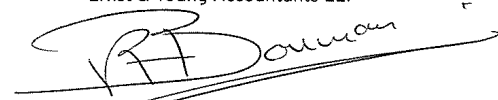
In deze evaluatie hebben wij, vanuit onze invalshoek, aangegeven op welke wijze wij onze dienstverlening hebben uitgevoerd. Wij vertrouwen erop u hiermee inzicht te geven in de kwaliteit en toegevoegde waarde van onze dienstverlening.

Met deze jaarlijkse evaluatie beogen wij onze controle af te stemmen op uw wensen en input te genereren voor het dienstverleningsplan van het volgende jaar. Wij hebben deze evaluatie afgestemd met de concerncontroller ter voorbereiding op de behandeling in het audit committee.

Wij zien graag een bevestiging van het audit committee of wij op deze wijze hebben voldaan aan de gemaakte afspraken.

Tot nadere toelichting zijn wij graag bereid.

Hoogachtend,
Ernst & Young Accountants LLP



drs. R.H. Bouman RA

Ernst & Young Accountants LLP is een limited liability partnership opgericht naar het recht van Engeland en Wales en geregistreerd bij Companies House onder registratienummer OC335594. In relatie tot Ernst & Young Accountants LLP wordt de term partner gebruikt voor een (verteenwoordiger van een) vennoot van Ernst & Young Accountants LLP. Ernst & Young Accountants LLP is statutair gevestigd te Lambeth Palace Road 1, London SE1 7EU, Verenigd Koninkrijk, heeft haar hoofdvestiging aan Boompjes 25B, 3011 XZ Rotterdam, Nederland en is geregistreerd bij de Kamer van Koophandel Rotterdam onder nummer 24432944. Op onze werkzaamheden zijn algemene voorwaarden van toepassing, waarin een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen.

Bijlage - Evaluatie accountant controlejaar 2012



Inhoudsopgave

1	Evaluatie	1
1.1	Inleiding	1
1.2	Dienstverleningsplan	1
2	Honorarium	4

Bijlage - Evaluatie accountant controlejaar 2012



Pagina 1

1 Evaluatie

1.1 Inleiding

Zoals afgesproken in het dienstverleningsplan 2012 (d.d. 12 oktober 2012) leggen wij hierbij schriftelijk de uitkomsten van onze dienstverlening vast ten behoeve van de jaarlijkse evaluatie. Deze evaluatie is vanuit onze invalshoek beschreven.

In deze evaluatie beschrijven wij de uitvoering en uitkomsten van onze werkzaamheden zoals afgesproken in het dienstverleningsplan.

Deze evaluatie is op 18 september 2013 besproken met het audit committee.

1.2 Dienstverleningsplan

1.2.1 Inleiding

Met de vastlegging van onze werkzaamheden in het dienstverleningsplan 2012 hebben wij onze aanpak, zoals met u afgestemd, beschreven en daarbij rekening gehouden met de specifieke situatie van de gemeente Groningen en uw wensen en verwachtingen.

In ons dienstverleningsplan 2012 hebben wij onderscheid gemaakt in de controleaanpak, uw aandachtspunten, team en onafhankelijkheid, communicatie en rapportering en honorarium. In deze paragraaf gaan wij kort in op deze afspraken.

Op het honorarium komen wij terug in het volgende hoofdstuk, waarin wij een overzicht geven van de werkelijke kosten van de controle over het boekjaar 2012.

1.2.2 Controleaanpak

Vorbereiding

Ter voorbereiding op onze controle hebben wij conform het communicatieschema (zie dienstverleningsplan) met alle geledingen in de organisatie gesproken over actuele ontwikkelingen, de follow-up van de bevindingen van voorgaand jaar, mogelijke aandachtspunten, onze risicoanalyse en controleaanpak. De hieruit voortvloeiende posten en processen, zoals benoemd in het dienstverleningsplan, hebben wij gecontroleerd.

Interim-controle

Het doel van de interim-controle is te beoordelen in hoeverre en in welke mate de interne beheersing adequaat en effectief is. Wij hebben onze bevindingen over de bedrijfsvoering gerapporteerd in de managementletter.

Daarbij hebben wij veel tijd en aandacht besteed aan de vele actuele ontwikkelingen (o.a. de recessie en effecten op de grondposities, de ontwikkelingen binnen het sociale domein en de invoering van Wet Hof) en de risicovolle projecten bij de gemeente Groningen (o.a. de Regiotram, reorganisatie, PIJOFACH, oprichting vakkdirectie Stadsbeheer, de Regionale Uitvoeringsdienst en Meerstad).

Bijlage - Evaluatie accountant controlejaar 2012



Pagina 2

Op concernniveau hebben wij evenals vorig jaar aandacht besteed aan de diverse aspecten van de bedrijfsvoering; zoals de bestuurlijke informatievoorziening, integraal risicomanagement en stresstest, ontwikkeling en positionering (concern) control, begrotingsbeheer, invoering nieuw financieel systeem, administratieve organisatie, interne controle, rechtmatigheid en automatisering. Met onze bevindingen en adviezen hebben wij beoogd, vanuit onze natuurlijke adviesfunctie, een bijdrage te leveren aan de verdere ontwikkeling van de bedrijfsvoering van de gemeente Groningen.

In het audit committee en de commissie F&V is in het algemeen positief gereageerd op de inhoud en vorm van de managementletter.

Jaarrekeningcontrole

De jaarrekeningcontrole is meer gegevensgericht uitgevoerd op de significante posten. Daarbij hebben wij dit jaar, vooruitlopend op de oprichting van het Shared Service Center, een groot deel van de controle van de jaarrekening op concernniveau uitgevoerd. De ervaringen zijn daarbij positief.

Wij hebben onze bevindingen afgestemd met de diensten, het concern, het college van burgemeester en wethouders en het audit committee.

De controle van de jaarrekening 2012 van de gemeente Groningen heeft geresulteerd in een goedkeurende controleverklaring zowel voor de getrouwheid als rechtmatigheid.

Onze jaarrekeningcontrole en accountantsverslag 2012 heeft, evenals voorgaand jaar, in het teken gestaan van de risico's voortvloeiende uit de huidige crisis en in het bijzonder de vastgoedcrisis en daarmee de waardering van de gronden en Meerstad en de onder druk staande financiële positie van de gemeente. Doordat de gemeente Groningen in 2012 de geplande verkopen niet volledig heeft gerealiseerd is een afwaardering van de gronden noodzakelijk geweest van in totaal € 37 miljoen. Door de snel verslechterende marktomstandigheden is in totaliteit in de afgelopen drie jaar circa € 163 miljoen op gronden afgewaardeerd. Dit heeft een enorme impact gehad op het resultaat en het weerstandsvermogen van 2012.

Op verzoek van het college en raad is de controle op de gronden naar voren gehaald (december/januari), zodat eventuele discussiepunten ten aanzien van de waardering tijdig kunnen worden besproken. Het naar voren halen van deze controles wordt door alle geledingen binnen de gemeente gewaardeerd. Om de raad te informeren hebben wij op 28 januari 2013 een extra bijeenkomst met de raad gehouden over onze bevindingen ten aanzien van de controle en waardering van de gronden. Bij de evaluatie is afgesproken dat wij het komend jaar, indien wij controles vervroegd uitvoeren, hierover afzonderlijk rapporteren en de daarmee ook de raad tijdig informeren.

Naar aanleiding van onze interim- en jaarrekeningcontrole hebben wij de volgende top drie van bestuurlijke aandachtspunten voor 2013 meegegeven:

- 1 Analyse en ontwikkeling financiële positie en weerstandsvermogen, de manoeuvreerruimte in de begroting en het te voeren beleid op de langere termijn.
- 2 De control op de grondexploitaties, waaronder Meerstad.
- 3 Control op de organisatieontwikkeling en het Shared Service Center.

De bovenstaande belangrijke aandachtspunten zullen ook voor komend jaar aanvullend aandacht moeten krijgen in onze controle.

Bijlage - Evaluatie accountant controlejaar 2012



Pagina 3

Naar onze inschatting hebben wij in onze controleaanpak cliëntgericht gewerkt en daarbij maatwerk geleverd.

1.2.3 Attentiepunten raad

Met de griffie, het audit committee en de raad is afstemming geweest over mogelijke aandachtspunten voor de jaarrekeningcontrole 2012.

Daarbij is geconstateerd dat in de controle voldoende aandacht wordt besteed aan de belangrijke onderwerpen die spelen bij de gemeente Groningen; zoals Meerstad, grondexploitatie, Dafinci, etc. Om die reden zijn geen aanvullende aandachtspunten geformuleerd. Op de genoemde onderwerpen hebben wij aanvullende werkzaamheden verricht en hierover uitgebreid gerapporteerd in onze managementletter en rapport van bevindingen.

1.2.4 Team en onafhankelijkheid

Het team, zoals voorgesteld in het dienstverleningsplan, heeft het afgelopen jaar de controle uitgevoerd en is reeds meerdere jaren betrokken bij de gemeente Groningen. Wij hebben conform uw verzoek onze onafhankelijkheid bevestigd in het dienstverleningsplan 2012.

Voor alle overige opdrachten van het college van Burgemeester en Wethouders is de pre-approval procedure doorlopen, waarbij wij hebben beargumenteerd waarom de opdracht onze onafhankelijkheid niet aantast. Wij hebben in 2012/2013 twee opdrachten geweigerd en/of niet uitgevoerd in het kader van de onafhankelijkheid; dit betrof een verzoek om te adviseren inzake de waardering van de aandelen Enexis/ Waterbedrijf Groningen en een verzoek Biblionet te ondersteunen i.v.m. de subsidie van de gemeente Groningen. Daarnaast heeft EY een offerte uitgebracht voor een onderzoek naar een Digid-webapplicatie. Dit hebben wij, conform de nieuwe afspraken, vooraf gemeld in het audit committee. Wij hebben de opdracht overigens niet gekregen.

De omvang van de kosten van overige dienstverlening blijft ruimschoots onder de met u afgesproken grens van 100% van de kosten voor de controle.

1.2.5 Communicatie en rapportering

Wij hebben aan alle deadlines van de afgesproken plannen voldaan. De reguliere besprekingen op dienst- en concernniveau rondom de managementletter en het accountantsverslag hebben plaatsgevonden volgens het communicatieschema, zoals opgenomen in het dienstverleningsplan.

De belangrijkste overige overleggen die hebben plaatsgevonden betreffen:

- periodiek overleg met concern(controller) en presentatie in controllersoverleg;
- eens in de gemiddeld acht weken een gesprek gehad met de portefeuillehouder;
- vijf bijeenkomsten van het audit committee (26 september/21 november/23 januari/15 mei/26 juni);
- een aanvullende presentatie op 28 januari 2013 ten aanzien van onze bevindingen over de waardering van de gronden;
- een expert meeting over de (mogelijke) invoering van vennootschapsbelastingplicht voor lokale overheden, schatkistbankieren en Wet Hof op 20 maart 2012.

De verdere organisatieontwikkeling en de concentratie van de PIJOFACH-functies in een Shared Service Center (SSC) zal ook in de komende jaren gevolgen hebben voor onze communicatie en rapportering.

Bijlage - Evaluatie accountant controlejaar 2012



Pagina 4

2 Honorarium

Informatie omtrent ons honorarium is opgenomen in de vertrouwelijke versie van de evaluatie 2012.

Collegebrief - Stadstoezicht ; Resultaten onderzoek hoofdlijnen en verbeteringen

.
. .
Bestuursdienst



Onderwerp Stadstoezicht: resultaten onderzoek en hoofdlijnen verbeteringen

Steller H. Tuithof

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 61 28 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk SB13.3911169

Datum - 1 OKT 2013 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In de raadsvergadering van 26 juni jl. heeft uw raad gesproken over het ontstaan van de problemen bij Stadstoezicht en de toekomst van Stadstoezicht (zie brief d.d. 11 juni 2013, SB13.3721935). Het is duidelijk geworden welke problemen Stadstoezicht op dit moment heeft. U wenst meer inzicht in hoe deze problemen zijn ontstaan. In samenspraak met uw raad hebben wij daartoe de volgende centrale onderzoeksvragen geformuleerd:

1. Breng het ontstaan van de problemen bij Stadstoezicht in kaart, analyseer en verklaar deze. Ga na welke stappen zijn gezet in de periode tussen het signaleren van de problemen en het treffen van maatregelen, beoordeel de overwegingen die hieraan ten grondslag lagen en de voortvarendheid waarmee op het signaleren van de problemen is gereageerd.

Hierbij wordt onder andere stilgestaan bij de vraag in hoeverre de opdracht en ambitie bij de oprichting van Stadstoezicht reëel zijn geweest. Hoe verschillende factoren hebben bijgedragen aan de ontstane problemen binnen Stadstoezicht.

2. Beoordeel de maatregelen zoals die thans zijn ingezet en doe tegen die achtergrond eventueel aanvullende aanbevelingen, die kunnen worden toegepast op andere organisatieveranderingen in de nabije toekomst. Hierbij zal uiteraard ook gebruik worden gemaakt van de rapportage van de externe accountant bij de jaarrekening 2012.

Op uw verzoek hebben wij een extern onderzoek uit laten voeren. KPMG heeft dit in de zomer uitgevoerd. KPMG heeft op twee niveaus aanbevelingen gedaan: enerzijds voor Stadstoezicht en anderzijds voor de organisatieontwikkelingen in de gemeente in brede zin. Bijgaand bieden wij u de resultaten van het *Onderzoek Stadstoezicht Gemeente Groningen* (KPMG, 5 september 2013) aan.

We willen benadrukken dat we de conclusies en aanbevelingen van KPMG serieus nemen en betrekken bij de verdere organisatieontwikkeling. In deze brief schetsen wij u onze visie op de toekomst van Stadstoezicht. Wij schetsen u hoe wij de



aanbevelingen van KPMG voor Stadstoezicht implementeren (I). De brief dient tevens als onderbouwing voor het financiële voorstel dat wij in de conceptbegroting 2014 doen. In het tweede deel (II) schetsen wij in grote lijnen de verbeteringen voor Stadstoezicht. Vervolgens gaan we in op de aanbevelingen van KPMG voor de organisatieontwikkelingen in het algemeen binnen de gemeente (III). Tot slot informeren wij u (IV) over de afhandeling van uw motie 'Bevorderen integraal handhaven' en de aan u toegezegde 'Evaluatie meldingen kleine evenementen'.

Analyse KPMG

In antwoord op de eerste onderzoeksvraag blijkt uit het onderzoeksrapport dat een combinatie van verschillende factoren de problemen bij Stadstoezicht heeft veroorzaakt. KPMG stelt vast dat bij de oprichting van Stadstoezicht onvoldoende aandacht is geweest voor de wijze waarop de implementatie ten uitvoer gebracht zou gaan worden. KPMG benadrukt daarbij het belang van voldoende capaciteit, financiën en een implementatieplan. Daarnaast stelt het bureau vast dat gedurende de afgelopen periode diverse andere factoren een rol hebben gespeeld, zoals onvoldoende aandacht voor het initiëren van kritisch tegenwicht, onvoldoende sturing op de geformuleerde doelstellingen, onderschatting van de impact van de aanvullende taken en veranderingen in de Participatiewet- en regelgeving.

Visie Stadstoezicht: 'Schoon, Heel en Veilig'

In onze brief van 10 juni jl. hebben wij u onze visie op de balans tussen de twee doelstellingen van Stadstoezicht - 'Schoon, Heel en Veilig' en re-integratie - geschetst. Tevens hebben wij u aangegeven dat wij wilden zoeken naar een oplossing voor de problemen van Stadstoezicht waarin de re-integratiedoelstelling zo wordt ingevuld dat deze bijdraagt aan de hoofddoelstelling van Stadstoezicht. Daar benoemden wij al dat dit geen eenvoudige opgave is. Bij de voorbereiding van de begroting 2014 hebben wij onze visie gevormd.

De **hoofddoelstelling** in onze visie is: Stadstoezicht is voor het handhaven van overtredingen in principe die niet langer door de politie worden gehandhaafd. Dit alles in het kader van 'Schoon, Heel en Veilig'. Wij zijn van mening dat deze oorspronkelijke doelstelling van kracht moet blijven. Dat betekent dat we blijven inzetten op het huidige handhavingsniveau.

Tevens hebben wij besloten om de **re-integratie doelstelling** los te laten, omdat wij van mening zijn dat in de huidige financiële situatie van onze gemeente dusdanige structurele kosten niet verantwoord zijn. In de discussie bij de voorjaarsnota hebben we u voorgelegd dat het hier om een bedrag van 720 duizend euro structureel gaat. Ons besluit betekent dat de Stadswachten verdwijnen.

Wij hebben afgesproken om de re-integratie doelstelling geleidelijk af te bouwen. Dit betekent voor de huidige stadswachten dat zij een baangarantie hebben voor de duur van hun opleiding tot BOA. Zoals wij ook in de brief van 3 mei jl. hebben aangegeven is er tijdelijk capaciteit voor Stadstoezicht nodig om de achterstanden in te lopen.

KPMG stelt vast dat een scherp inzicht in de gestelde ambities tot op heden ontbrak en dat een plan van aanpak noodzakelijk is. Hiertoe hebben wij allereerst bovenstaande visie geformuleerd. Tevens hebben wij u in onze brief van 3 mei jl. (SB13.3655176) geschetst welke verbeteracties ter oplossing van de problematiek van Stadstoezicht reeds zijn ingezet.



Op advies van KPMG zijn wij gestart met het opstellen van een plan van aanpak om zo de noodzakelijke verbeteringen door te voeren. Daar waar het kan beginnen we uiteraard zo snel mogelijk met verbeteracties. Het grootste probleem is de capaciteit. Met het oplossen hiervan kunnen we starten zodra uw raad heeft ingestemd met de voorstellen zoals we hebben gedaan in de conceptbegroting.

Onderstaand gaan wij in op de aanbevelingen die KPMG doet voor Stadstoezicht (*citaten uit het rapport cursief gedrukt*). Bij iedere aanbeveling lichten wij toe hoe wij hier vervolg aan geven.

I. AANBEVELINGEN KPMG EN REACTIE COLLEGE VAN B&W.

- *“Het maken van gerichte keuzes en het aanbrengen van focus”*
 - *“Een vervolg/uitbreiding van de ‘Opmaat naar het verbeterplan’”*
- Hierboven hebben wij aangegeven wat onze visie is op de taken van Stadstoezicht en welke kaders (capaciteit en middelen) daarbij horen. In de begroting 2014 wordt ook inzichtelijk gemaakt in welke mate de inkomsten uit de bestuurlijke strafbeschikkingen en Wet Mulder feiten onderdeel uitmaken van de begroting voor Stadstoezicht. De begroting 2014 vormt het uitgangspunt voor een verbeterplan, hierover zullen wij u in januari 2014 informeren.

- *“Onderbouwing van de aanvullende middelen in de ‘Opmaat naar het verbeterplan’ is op onderdelen beperkt”*
- Wij hebben hiervoor onze visie op Stadstoezicht geschetst. Hieraan zijn financiële consequenties verbonden. In de conceptbegroting 2014 stellen wij u voor om structurele middelen toe te voegen aan de begroting van Stadstoezicht. Dit bedrag is berekend op basis van zorgvuldige inschattingen. Wij hebben u eerder gemeld dat er diverse tekorten zijn (o.a. op markt, kermis, bestuurlijke strafbeschikkingen). We verwachten dat we met deze structurele middelen deze tekorten weg kunnen werken en onze huidige handhavende capaciteit kunnen behouden. Voor alle duidelijkheid, de consequentie van dit besluit is dat de stadswachten na 2014 verdwijnen. We gaan er vanuit dat dit voldoende financiële basis biedt voor de continuïteit van Stadstoezicht. Wij zullen vanaf het begin nauwkeurig monitoren hoe we dit geld besteden en u hierover informeren bij de reguliere voortgangsrapportages. De ‘professionalisering van de management- en sturingsinformatie’ is één van de hoofdlijnen voor de verbeteringen Stadstoezicht. Concreet betekent dit dat we u bij de begroting 2014 zullen voorstellen de volgende bedragen ten behoeve van Stadstoezicht beschikbaar te stellen: 540 duizend euro in 2014, 580 duizend euro in 2015 en vanaf 2016 per jaar 620 duizend euro.

Bij de conceptbegroting 2014 stellen wij u tevens voor om 250 duizend euro incidenteel voor 2014, 2015 en 2016 beschikbaar te stellen voor Stadstoezicht. Dit bedrag is bedoeld voor extra capaciteit, die noodzakelijk is om te komen tot verdere kwalitatieve verbetering op diverse onderdelen. De belangrijkste punten waar we dit bedrag op willen inzetten zijn:

- leidinggevende capaciteit voor het Centraal Meldpunt Evenementen om een noodzakelijke kwaliteitsslag te maken;
- ondersteuning op het gebied van projecten/beleid, voor de borging van de uitvoering (ontwikkelen of uitwerken en bijhouden van protocollen, processen, jaarplannen, sturingsinformatie etc.);

Collegiebrief - Stadstoezicht ; Resultaten onderzoek hoofdlijnen en verbeteringen

Bladzijde

4



- opleidingen voor toezichthouders / handhavers (o.a. houding en gedrag, gesprekstechnieken, kwaliteitsontwikkeling etc.).

Ons voorstel is om daarnaast bij de begroting eenmalig 140 duizend euro beschikbaar te stellen. Daarmee kunnen we de huidige stadswachten een baangarantie bieden tot het einde van hun opleiding tot BOA.

- ***“Betek uitkomsten van lopend onderzoek P+R-beleid in planvorming”***

Op dit moment doen wij onderzoek naar de effectiviteit en efficiency van het huidige parkeertoezicht. In dit onderzoek gaan we aannames onderbouwen om daarmee te komen tot meer feitelijke informatie. Een benchmark maakt onderdeel uit van dit onderzoek. Het klopt, zoals KPMG zegt, dat dit ook kan leiden tot aanvulling van het verbeterplan. We kunnen het ons echter niet permitteren om te wachten met het uitwerken van het verbeterplan tot dit onderzoek klaar is. Indien nodig zullen wij het verbeterplan aanpassen naar aanleiding van de resultaten.

- ***“Neem actuele ontwikkelingen mee in het verbeterplan”***

Er zijn verschillende ontwikkelingen, zowel binnen de organisatie als landelijk, die van invloed zijn op de toekomst van Stadstoezicht. Deze ontwikkelingen zijn nog niet afgerond. We sluiten zo goed mogelijk aan bij de koers van deze ontwikkelingen, zonder dat daarbij onze eigen verbeteracties vertraging oplopen. Wij stellen het verbeterplan op voor een periode van 3 jaar, van 2014 tot en met 2016. Zodra de implicaties van ontwikkelingen duidelijk worden, verwerken we deze in het eerstvolgende jaarplan dat voortvloeit uit het verbeterplan. Verder verwijzen we voor dit onderwerp ook naar de uitwerking van uw motie ‘bevorderen integraal handhaven’ (onder IV in deze brief).

- ***“Het professionaliseren van de informatievoorziening”***

Een van onze doelen voor de verbeteringen van Stadstoezicht is het professionaliseren van de informatievoorziening. We treffen op dit moment al diverse maatregelen:

- wekelijks stellen we een handhavingsprogramma op met prioriteiten voor die week;
- een keer in de drie maanden rapporteren we over de stand van zaken betreffende de bestuurlijke strafbeschikking en de wet Mulder;
- we hebben een intern klachtensysteem opgezet;
- op 1 oktober jl. hebben we een start gemaakt met het beter uitlijnen van de vergunningsverleningsprocedure voor evenementen.

We hebben hiermee een scala aan kleine instrumenten ingevoerd om de interne werkprocessen beter op orde te krijgen. Uiteindelijk moet dit resulteren in een vastgesteld jaarplan met heldere kwaliteitsprestatie-indicatoren en een rapportage. Dit nemen we op in het verbeterplan.

- ***“Intensiveren (en formaliseren) afspraken ketenpartners”***

We leggen de afspraken met ketenpartners in het kader van onze werkprocessen, vast. Wij verduidelijken de positionering van Stadstoezicht, ook ten opzichte van de politie, waardoor de samenwerking helder is.

In diverse werkprocessen (bijvoorbeeld die voor vergunningverlening) zal het maken van duidelijke afspraken met ketenpartners een nadrukkelijk aandachtspunt zijn.

- ***“Beoordeel huidige hiërarchische structuur (tijdelijk tot 1 januari)”***



Vanwege de vele veranderingen bij Stadstoezicht die de komende jaren aandacht vragen van het management hebben wij besloten al per 1 juli 2013 in de opvolging te voorzien van het hoofd Stadstoezicht, die eind 2013 de dienst verlaat vanwege pensionering. Vanaf dezelfde datum is het hoofd Stadstoezicht onder directe lijnverantwoordelijkheid gebracht van een van de concerndirecteuren. Bovendien hebben wij intern al verschillende (soms tijdelijke) organisatiewijzigingen doorgevoerd die een bijdrage leveren aan de gewenste koerswijziging en verbeteringen van Stadstoezicht. We verwachten u hierover in het verbeterplan nader te informeren.

• **“Overgang naar SSC is in huidige situatie niet zonder risico”**

Bij de eerdere aanbevelingen hebben we aangegeven dat het professionaliseren van de informatievoorziening één van de hoofdlijnen is van de verbeteringen Stadstoezicht. Verder zijn de extra incidentele middelen voor de komende drie jaar specifiek bedoeld voor het realiseren van de kwalitatieve verbetering van Stadstoezicht. Hoewel ook KPMG constateert dat er al sprake is van verbetering, onderkennen wij dat de overgang naar het SSC niet zonder risico is. Het College heeft het GMT – in meer algemene zin – opdracht gegeven om de risico’s die zullen optreden bij de start van het SSC goed in beeld te brengen en waar mogelijk te beheersen. Enige tijdelijke terugval is waarschijnlijk niet te vermijden.

II. VERBETERINGEN STADSTOEZICHT

Vanuit ons huidige beeld van de problemen van Stadstoezicht en de aanbevelingen die door KPMG worden gedaan, komen wij tot onderstaande hoofdlijnen voor de verbetering van Stadstoezicht. Volgens deze hoofdlijnen geven wij vorm aan het verbeterplan Stadstoezicht en borgen wij dat uitvoering wordt gegeven aan de aanbevelingen van KPMG.

De hoofdlijnen voor de verbetering van de problemen bij Stadstoezicht zijn:

- I. *Evenwicht tussen taken en middelen.* We weten welke opdrachten Stadstoezicht heeft en we hebben een duidelijk financieel kader (volgens de begroting 2014). We beoordelen op basis van de vastgestelde opdrachten en begroting welke prioriteiten we stellen. Er is een haalbaar evenwicht tussen middelen en taken.
- II. *Sturing & Control.* We treffen maatregelen om de kwalitatieve sturing te verbeteren en te kunnen sturen op duidelijke doelen. We richten de informatievoorziening zodanig in dat we kunnen sturen en eventueel tijdig bijsturen. We hebben een monitoringssysteem om de voortgang te bewaken. We hebben een jaarprogramma met SMART geformuleerde doelen (kwaliteitsprestatie-indicatoren).
- III. *Financiën.* We hebben een duidelijke begroting voor Stadstoezicht, inclusief en gespecificeerd voor de taken markt, evenementen, kermis, parkeren. We weten welk deel van de boetes in de begroting van Stadstoezicht terecht komt (de vergoedingen), oftewel: welk deel van de begroting we ‘zelf moeten verdienen’.
- IV. *Organisatie & Cultuur.* We hebben een plan voor de organisatie, met een doorkijk naar ontwikkelingen in de komende jaren. We weten welk gedrag en welke houding we nastreven voor alle medewerkers van Stadstoezicht. Kernwoorden hierbij zijn integraliteit, samenwerken en correcte houding en gedrag. We hebben een opleidingsplan dat hierbij past. Training op gebied van



- vaardigheden, houding en gedrag neemt hierbij een belangrijke plaats in, naast opleiding op kennis (zie volgende punt).
- V. *Kwaliteit Personeel en Processen.* We hebben uitgewerkte werkprocessen, het personeel weet wat er verwacht wordt en heeft de instrumenten (kennis, kunde, protocollen) om dit te kunnen uitvoeren. Er is een systeem voor nazorg aan het personeel.
- VI. *Samenwerking & Ontwikkelingen.* We hebben afspraken met ketenpartners gemaakt of bijgesteld en vastgelegd. De positionering van Stadstoezicht is duidelijk, ook ten opzichte van de politie, hierdoor is de samenwerking helder. We hebben zicht op de (gemeentelijke) ontwikkelingen die Stadstoezicht raken: KCC, SSC, eventuele bundeling van alle Vergunningverlening, Toezicht en Handhavingstaken en bereiden ons hier op voor.
- VII. *Evenementen.* Er is een professionele gemeentelijke evenementenorganisatie die weet wat haar taak is en de instrumenten heeft om deze uit te voeren. De rol van Stadstoezicht bij evenementen is helder.

Het verbeterplan kunnen we pas definitief maken wanneer uw raad het financiële kader heeft vastgesteld, dus na vaststelling van de begroting 2014. Het plan is in het voorjaar 2014 gereed.

In antwoord op de tweede onderzoeksvraag, gaan wij nu kort in op de aanbevelingen die KPMG doet voor organisatieveranderingen in het algemeen (*citaten uit het rapport cursief gedrukt*). Bij iedere aanbeveling lichten we toe hoe we hier vervolg aan geven.

III. AANBEVELINGEN KPMG VOOR ORGANISATIE- VERANDERINGEN IN HET ALGEMEEN

- ***“Het organiseren van een kritische tegenkracht”***

Wij onderkennen de noodzaak van het organiseren van tegenkracht. Vooral bij zwaardere projecten kan tegenkracht een grote toegevoegde waarde hebben. We hebben u al geïnformeerd over ons (positieve) standpunt over tegenkracht bij onze bestuurlijke reactie op het onderzoeksrapport inzake de verzelfstandiging van het openbaar onderwijs in Groningen (OS12.3402333), de informatie over de toekomstige verzelfstandigingen (BD 13.3691041) en de Zuidelijke Ringweg.

Verder zal er komende maanden bij de vorming van Concernstaf en SSC een verandering in de organisatie van de control worden aangebracht. Controllers vallen voortaan rechtstreeks onder de aansturing van de concerncontroller. Daarmee hebben we een eerste stap gezet om een onafhankelijke en deskundige tegenkracht te realiseren binnen de eigen organisatie. Ook anderszins zijn de aanpassingen in de werkwijze van de organisatie gericht op open staan voor opvattingen van anderen en vergroting van de dienstbaarheid. In het debat n.a.v. O2G2 is hierover met uw raad gesproken.

- ***“Zorg voor een gedegen en goed onderbouwde begroting”***

Een begroting hoort onderbouwd te zijn. In de ambtelijke dossiers moet deze onderbouwing aanwezig en waar nodig opvraagbaar zijn. Waar nodig en relevant kunnen onderbouwingen ook worden opgenomen in of bij de begroting voor uw raad. Wij vinden dat het wel mogelijk moet blijven om taakstellingen in de begroting



op te nemen, ook omdat begrotingen al in de zomermaanden worden opgesteld. Uiteraard moeten de taakstellingen onderbouwd, haalbaar en realistisch zijn. Concern control zal dat altijd toetsen. Verder dient de realisatie van een taakstelling goed gemonitord te worden.

- *“In kaart brengen van de consequenties van aanvullende taken”*
- *“Focus op doelstelling SSC”*
- *“Een samenhangende kijk op samenwerking”*

Deze aanbevelingen van KPMG sluiten goed aan bij de aanpak voor de verdere ontwikkeling van de organisatie van de gemeente Groningen. Discussie over aanvullende taken kan niet zonder scherpe analyse van de impact op de organisatie. Ook gelet op de budgetsituatie zien wij ons genoodzaakt tot scherpe afweging en prioritering. Specifiek wat betreft Stadstoezicht realiseren we ons dat niet teveel tegelijk kan; eerste doelstelling is nu de basis verder op orde en daarmee ligt de focus ook op het consolideren daarvan.

In breder perspectief is versterking van de samenhang in de organisatieontwikkeling een kernthema. Gaandeweg implementeren wij een nieuwe werkwijze in de organisatie. De essentie hiervan is het sterker onderling verbinden van de verschillende onderdelen van de organisatie, systematisch samenwerken vanuit heldere primaire taken, en werken met flexibele teams waar nodig. De werkzaamheden worden zo vanuit gemeenschappelijk perspectief opgepakt. Dit is de rode draad in het programma van de organisatieontwikkeling.

IV. MOTIE BEVORDEREN INTEGRAAL HANDHAVEN EN EVALUATIE MELDINGEN KLEINE EVENEMENTEN

Ten slotte informeren wij u op welke wijze wij uw motie ‘Bevorderen integraal handhaven’ en de aan u toegezegde ‘Evaluatie meldingen kleine evenementen’ uitwerken.

Op 26 juni jl. is de motie ‘Bevorderen integraal handhaven’ door uw raad aangenomen. In deze motie heeft u ons opgeroepen (nog) meer werk te maken van het bevorderen van een integraal handhavingsbeleid, mede in het licht van de taakverdeling tussen de Politie en Stadstoezicht. Het bevorderen van de integrale handhaving is onderwerp van ieder regulier werkoverleg tussen Stadstoezicht en de politie Groningen. Gezamenlijk zijn wij van mening dat de integrale handhaving nog voor verbetering vatbaar is. In het kader van het verbeterplan wordt onder andere de aansluiting van (de organisatie van) Stadstoezicht bij de politie(-organisatie) verbeterd, zodat we gemakkelijker en beter onderling kunnen afstemmen over prioriteiten, taakverdeling en samenwerking.

Verder hebben wij u in december 2012 een evaluatie toegezegd over meldingen kleine evenementen. Sinds 1 januari 2010 zijn in Groningen kleine evenementen buiten de diepenring, zoals straatfeesten, niet meer vergunningplichtig. Voor deze kleine evenementen – tot aan 100 bezoekers en onder bepaalde voorwaarden – is een melding voldoende. In oktober 2010 is dit besluit tot deregulering van de vergunningverlening voor kleine evenementen geëvalueerd. Hieruit bleek dat wellicht in de toekomst verdere deregulering mogelijk is. Eind 2012 hebben we de afhandeling van de meldingen voor kleine evenementen en het verloop van deze evenementen beoordeeld. Wij zijn van oordeel dat verdere deregulering voor de



meldingen van kleine evenementen mogelijk is. Dit betekent dat de voorwaarden om een klein evenement te melden kunnen worden verruimd.

Voor de verruiming van de voorwaarden is een (technische) aanpassing vereist van de regelgeving en werkprocessen, dit kost de nodige tijd en moeite. We moeten daarom de 'lasten' van het verruimen van de voorwaarden afwegen tegen de 'baten' die een verruiming met zich meebrengt. De huidige praktijk wijst uit dat er niet veel evenementen worden aangevraagd van 100 tot 150 bezoekers. Om de verruiming de moeite waarde te maken, is een aanzienlijke verruiming van de voorwaarden nodig, bijvoorbeeld naar minimaal 200 bezoekers. Pas dan leidt verruiming tot een daadwerkelijk deregulerings-effect.

Gelet op de huidige situatie bij Stadstoezicht, waaronder de beperkte capaciteit, wordt dit onderwerp betrokken bij de nader te bepalen prioriteitstelling in het kader van het verbeterplan Stadstoezicht. De uitvoering van de motie en de toezegging worden hier dan ook in opgenomen.

SAMENGEVAT: INFORMATIE GEBRUIKEN BIJ BEGROTINGSBEHANDELING

Deze brief dient wat ons betreft als inhoudelijke onderbouwing voor ons voorstel in de conceptbegroting 2014, dat wij in november met uw raad bespreken. Het door u gevraagde externe onderzoek heeft antwoord gegeven op de door u gestelde vragen. Op basis van de uitkomsten en aanbevelingen van het KPMG onderzoek en de voorbereidende discussies voor de begroting hebben wij een besluit genomen. Dit betekent dat we vasthouden aan de hoofddoelstelling: Stadstoezicht is voor het handhaven van overtredingen die in principe niet langer door de politie worden gehandhaafd. Dit alles in het kader van Schoon, Heel en Veilig. Dit betekent wel dat we de re-integratie doelstelling moeten loslaten. Wij zijn van mening dat de huidige financiële situatie van de gemeente Groningen het helaas niet toelaat om hiervoor een structureel bedrag van 720 duizend euro beschikbaar te stellen. Zoals gezegd hebben we daar waar mogelijk verbeteracties uitgezet, echter het capaciteitsvraagstuk betreft het grootste probleem. Als u instemt met onze voorstellen kunnen we starten met het oplossen hiervan. Het definitieve verbeterplan ontvangt u in januari 2014.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Bylage



Inhoudsopgave

De contactpersonen bij KPMG voor dit verslag zijn:

Rudi Kleinhuis
Partner, Groningen
KPMG Accountants N.V.

Tel.: (050) 522 21 16
Mob. (06) 53 25 66 94
kleinhuis.rudi@kpmg.nl

Sikko Bruinsma
Senior Manager, Groningen
KPMG Accountants N.V.

Tel.: (050) 522 36 23
Mob. (06) 51 36 73 92
bruinsma.sikko@kpmg.nl

Klaas Zwaagman
Manager, Groningen
KPMG Accountants N.V.

Tel.: (050) 522 21 45
Mob. (06) 51 29 12 52
zwaagman.klaas@kpmg.nl

Leeswijzer

In deze verticale grijze balk wordt op elke pagina een samenvatting gegeven van de analyses en conclusies die rechts staan beschreven. Wij willen op deze wijze de leesbaarheid bevorderen.

© 2013 KPMG Accountants N.V. Alle rechten voorbehouden.

Pagina

Managementsamenvatting	3
1. Aanleiding, opdrachtformulering en aanpak	8
2. Uitvoeringsplan	12
3. Realisatie	15
4. Opmaat naar het verbeterplan	20
5. Informatie en communicatie	24
6. Aanbevelingen	26

Bijlagen

- I. Opdrachtbrief
- II. Belangrijkste bronnen van informatie

Collegiebrief - Stadstoezicht ; Resultaten onderzoek hoofdlijnen en verbeteringen



KPMG Accountants N.V.
Postbus 6163
9702 HD Groningen
Nederland

Leonard Springelaan 29
9727 KB Groningen
T +31 (0)50 522 21 11
F +31 (0)50 522 21 12

Vertrouwelijk
gemeente Groningen
Afdeling Stadstoezicht
Mevr. L. Kootstra
Postbus 742
9700 AS GRONINGEN

Groningen, 5 september 2013

Betreeft: Onderzoek Stadstoezicht

Geachte mevrouw Kootstra,

Overeenkomstig onze opdrachtbrief en de bijlagen erbij gedateerd 11 juni 2013 (onze Opdrachtbevestiging) doen wij u hierbij ons definitieve eindrapport met betrekking tot de afdeling Stadstoezicht binnen de directie Stadsbeheer toekomen. De concept eindrapportage d.d. 1 augustus 2013 is op 3 september 2013 besproken met de opdrachtgever vanuit het GMT. Betrokkenen vanuit de afdeling Stadstoezicht hadden eerdere (deel) concept versies al becommentarieerd.

Relevante opmerkingen en toevoegingen zijn verwerkt in deze definitieve eindrapportage.

Middels onze Opdrachtbrief hebt u verklaard dat het definitief schriftelijk rapport voorrang zal krijgen boven alle voortgaande mondelinge, voorlopige of tussentijdse adviezen, rapporten en presentaties, alsook dat u zich uitsluitend op eigen risico op dergelijke mondelinge, voorlopige of tussentijdse adviezen, rapporten en presentaties verlaten kunt.

De in onze Opdrachtbrief uiteengezette inhoud en strekking van de werkzaamheden is bijgesloten als bijlage I van het rapport. Hiermee wordt de overeengekomen strekking van ons onderzoek uiteengezet, gericht op de onderwerpen die door u als bepalend voor uw investeringsbeslissing werden aangegeven.

Geadresseerden hebben ingestemd met de strekking van onze werkzaamheden ten behoeve van dit rapport zoals weergegeven in bijlage I en wij aanvaarden voor zover wettelijk toegestaan geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid jegens andere partijen ten aanzien van ons werk of het rapport (ook niet jegens de financiële en juridische adviseurs van de geadresseerden).

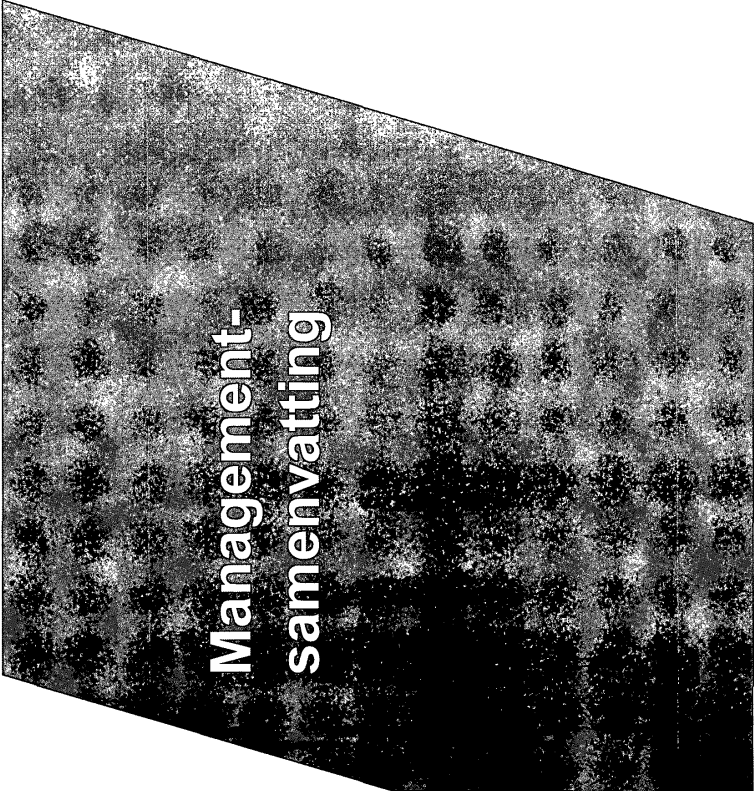
Hoogachtend,

KPMG Accountants N.V.

U. Kleinhuis RA

KPMG Accountants N.V. is gevestigd in het handelsregister in Nederland onder nummer 3326283, te zien op www.handelsregister.nl. Het is een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Het is een rechtspersoon van rechts aard.

Op al onze diensten zijn algemene voorwaarden van toepassing zoals te vinden op www.kpmg.nl. Het is een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Het is een rechtspersoon van rechts aard.





Managementsamenvatting (1)

Inleiding

Bij het principebesluit voor de oprichting van Stadstoezicht (2009) ter verbetering van de effectiviteit en efficiency van het toezicht en de handhaving in de openbare ruimte zijn de volgende kritieke succesfactoren benoemd voor de bundeling van de handhavingstaken:

- De komst van de bestuurlijke strafbeschikking: de gemeente kreeg daarmee de mogelijkheid om zelfstandig handhavend op te treden tegen overlastgevende gedragingen in de openbare ruimte.
- De massa van het organisatieonderdeel: de bij de gemeente beschikbare capaciteit ter uitvoering van de toezichthoudende en handhavende taken in de openbare ruimte.
- Voldoende bestuurlijk draagvlak: dit betrof de vraag of de samenwerkingspartners zich konden vinden in de oprichting van Stadstoezicht in de voorgestelde vorm.

Belangrijkste bevindingen met betrekking tot het ontstaan van de problemen bij Stadstoezicht

- Bij het in kaart brengen, analyseren en verklaren van de problemen bij Stadstoezicht werd duidelijk dat de kritieke succesfactoren, die voorafgaand aan de oprichting van Stadstoezicht bepaald zijn, niet hebben geleid tot het verwachte succes. Wij geven hiermee geen oordeel over de gekozen succesfactoren. Wel wordt geconstateerd dat op de verschillende onderdelen die hierin benoemd zijn, het niet is gelukt om de gestelde doelstellingen te bereiken. Belangrijke oorzaken van de problemen binnen Stadstoezicht zijn:
 - Gemaakte inschattingen ten aanzien van de opbrengsten uit handhavingstaken zowel ten tijde van de oprichting van Stadstoezicht als in de jaren erna zijn (veel) te ambitieus geweest.
 - Er is onvoldoende aandacht geweest voor het initiëren van kritisch tegenwicht, waarbij met een deskundige externe blik wordt gekeken naar de (financiële) doelstellingen en het plan van aanpak voor de op- en inrichting van Stadstoezicht.
 - Er is onvoldoende gestuurd op de geformuleerde doelstellingen, de output en de beschikbare middelen (bij zowel de opbrengsten uit de handhavingstaken als de geïntegreerde doelstellingen).
 - De impact van aanvullende taken voor Stadstoezicht is onderschat. In de begroting is geen rekening gehouden met het gegeven dat deze activiteiten ook tot structurele tekorten leidden terwijl daar in de opbrengsten geen extra dekking voor is verkregen.

De groeiende gemeentelijke verantwoordelijkheid van de bijgekomen taken speelt tevens een rol, een voorbeeld hier van is de groeiende verantwoordelijkheid bij evenementen.

- Het op onderdelen ontbreken van draagvlak (zowel intern binnen de gemeente als bij ketenpartners) en (bestuurlijke) betrokkenheid heeft niet geleid tot een positieve bijdrage aan de opstart en ontwikkeling van Stadstoezicht.
 - Er wordt een tegenstrijdigheid herkend in enerzijds het niet willen zijn van een 'bonnenfabriek' en anderzijds het gebruiken van de opbrengsten uit handhavingstaken als sluitpost in de begroting.
 - Veranderingen in de Participatiewet- en regelgeving hebben forse impact gehad op de re-integratiedoelstelling. De vraag is of naar aanleiding van de ontwikkelingen voldoende tijdig is geanticipeerd en bijgestuurd.
 - De wijze waarop de managementinformatie van Stadstoezicht (als onderdeel van de Mfiediensten en later Stadsbeheer) is opgesteld is fragmentarisch van aard en heeft niet bijgedragen aan een (continu) gestructureerd en helder inzicht in de ontwikkelingen, waardoor niet tijdig op doelstellingen is op te behalen doelen is geanticipeerd en gestuurd.
 - Diverse incidentiele (externe) gebeurtenissen hebben weerslag gehad op de realisatie van de doelstellingen van Stadstoezicht. Voorbeelden hiervan zijn de toewijzing van aanvullende taken (met voor Stadstoezicht onvoorzien tekorten), een kwalitatief ondermaats proces van vergunningverlening (hetgeen kan leiden tot significante risico's), problemen in de onderlinge verstandhouding bij milieu-inspecteurs, korting op de DVO bij het Parkeerbedrijf (effect: EUR 75.000) en een korting op de vergoeding van de personele lasten van de parkeercontroleurs (EUR 40.000 p/j olopend naar EUR160.000 in 2016), etc.
- Het vaststellen van het Uitvoeringsplan is niet voldoende**
- Bij de oprichting van Stadstoezicht is naast het vaststellen van het Uitvoeringsplan onvoldoende aandacht geweest voor de wijze waarop de implementatie ten uitvoer gebracht zou gaan worden. Het is van belang om capaciteit en financiën voor de implementatie te reserveren en een implementatieplan op te stellen (en de haalbaarheid te laten toetsen door een deskundige). Wij adviseren om hierbij volgende uitdagingen (in ruime mate) aandacht voor te hebben.



Managementsamenvatting (2)

Voortvarendheid van handelen met betrekking tot het signaleren van de problemen

Wij komen tot de conclusie dat de voortvarendheid van handelen met betrekking tot de problemen binnen Stadstoezicht tekort heeft geschoten. Blijgaand volgt een beknopte reconstructie (gebaseerd op de gehouden interviews en documentstudie):

- April 2011: Vaststellen van het Uitvoeringsplan voor de vakdirectie Stadstoezicht
 - Juni 2011: De oprichting van Stadstoezicht is een feit
 - September 2011: Stadstoezicht is operationeel actief
 - April 2012: De toenmalig vakdirecteur Stadstoezicht benoemt de problemen binnen Stadstoezicht aan zijn GMT-lid (8 maanden na het operationeel worden van Stadstoezicht)
 - Juli 2012: De toenmalig vakdirecteur Stadstoezicht schrijft een notitie waarin de problematiek binnen Stadstoezicht uiteengezet wordt
 - September 2012: Het GMT geeft de opdracht voor een analyse van de problemen bij Stadstoezicht aan dhr. Eekma
 - December 2012: Dhr. Eekma rapporteert zijn bevindingen
 - Februari 2013: Dhr. Tuithof treedt in dienst als beoogd opvolger van de toenmalig vakdirecteur (die eind 2013 met pensioen gaat)
 - April 2013: Het document 'Opmaat naar een verbeterplan' is gereed
 - Oktober 2013: Beoogde datum voor het bepalen van de richting van Stadstoezicht
- Op basis van de reconstructie wordt geconcludeerd dat het traject tussen het signaleren van de problematiek binnen Stadstoezicht en de uiteindelijke keuze voor het toekomstscenario 18 maanden (april 2012 – oktober 2013) lijkt te gaan duren. Hierbij is enerzijds de nuance op zijn plaats dat binnen de gemeente wordt gewerkt met vaste besluitmomenten in de planning & controlcyclus en dat er bij financiële knelpunten slechts op twee momenten in het jaar extra geldmiddelen beschikbaar kunnen worden gesteld. Anderzijds zijn er sinds februari 2013 in de operatie acties ondernomen om knelpunten op te lossen. Hier is de opmaat naar het verbeterplan (gedateerd van april 2013) een belangrijk voorbeeld van. De besluitvorming lijkt in oktober zijn beslag te gaan krijgen. Vervolgens start het vervolgetraject waarin de gekozen route tot uitvoer moet worden gebracht. Het ontbreekt tot op heden (mede doordat het plan van aanpak nog niet gereed is) aan een scherp inzicht wanneer de gestelde ambities van Stadstoezicht gerealiseerd zijn.

© 2013 KPMG Accountants N.V. Alle rechten voorbehouden.

Onrealistisch begroten

Wij hebben begrepen dat Stadstoezicht de financiële tekorten en knelpunten zichtbaar heeft gemaakt in de conceptbegroting. Het college heeft tijdens begrotingsbesprekingen besloten geen extra geld aan Stadstoezicht beschikbaar te stellen. Vervolgens kreeg Stadstoezicht de opdracht om de conceptbegroting aan te passen aan de besluitvorming en taakstellingen op te nemen zonder dat deze was onderbouwd met een plan van aanpak hoe deze taakstelling te realiseren.

Het gegeven dat er in het verleden onrealistische inschattingen zijn gemaakt heeft een nadelig effect op het kunnen beoordelen van de kwaliteit van de gemaakte inschattingen van de varianten in de Opmaat naar het verbeterplan' (de kwaliteit van de in het verleden gemaakte inschattingen kan niet worden vastgesteld).



Managementsamenvatting (3)

Aanbevelingen

Bijgaand geven wij, gegeven de geconstateerde bevindingen, het volgende in overweging:

■ Het maken van gerichte keuzes en het aanbrengen van focus

Het aanbrengen van focus door middel van het maken van gerichte keuzes en het bepalen van SMART-geformuleerde doelstellingen is noodzakelijk om duidelijkheid te creëren (voor zowel de interne organisatie binnen Stadstoezicht als daarbuiten (overige onderdelen binnen de gemeente en ketenpartners). Vragen die ons inziens beantwoord dienen te worden zijn onder meer:

- Als de opbrengsten uit handhavingstaken een significant deel uitmaken van de begroting, hoe gaat hierop worden gestuurd?
- Als (deels) gekozen wordt voor een re-integratiedoelstelling, wat is dan in aanvulling op de huidige organisatie noodzakelijk om hier op een goede manier invulling aan te geven en hoeveel middelen zijn hiervoor nodig (hetgeen voor een deel reeds is aangegeven in de opmaat naar het verbeterplan)?

■ Het professionaliseren van de informatievoorziening

Gegeven de keuze uit de voorgestelde varianten en de daaruit bepaalde richting is het van belang om de informatievoorziening zodanig in te richten dat tijdig en transparant inzicht ontstaat in de mate van realisatie van de (financiële) doelstellingen. Wij geven hierbij in overweging om structureel een overzicht met risico's (zo veel mogelijk gekwantificeerd) en daaruit voortvloeiende acties op te nemen in de periodieke managementinformatie.

■ Het organiseren van een kritische tegenkracht

Wij geven in overweging om bij toekomstige plan- en besluitvorming voldoende kritische tegenkracht te organiseren. Een (extern) deskundige dienst te beschikken over meedenkende- en adviserende capaciteiten en – misschien nog wel belangrijker – moet een luis in de pels zijn daar waar de situatie erom vraagt. Hiermee wordt bedoeld dat deze deskundige gefocust dient te zijn op onrealistische doelstellingen en veronderstellingen, en hierover kritische vragen stelt.

■ Een vervolg/uitbreiding van de 'opmaat naar het verbeterplan'

Wij adviseren u om een uitspraak te doen over de kermaken, te weten re-integratie en/of een 'schoon, heel en veilig Groningen' en daarnaast het al dan niet willen zijn van een 'bonnenfabriek', om vervolgens vaart te maken met het opstellen en uitrollen van het verbeterplan.

Het is van belang om voor de komst van het Shared Service Center de bedrijfsvoering op orde te hebben. In de 'Opmaat naar het verbeterplan' c.q. het daarop volgende verbeterplan dient in ieder geval aandacht te zijn voor:

- Het SMART maken van doelstellingen.
- Een GAP-analyse (het in beeld brengen van de huidige situatie en de toekomstige situatie en de verschillen daartussen). Een GAP-analyse helpt bij het maken van de juiste keuzes om de gestelde (SMART-geformuleerde) doelstellingen te realiseren. Wij geven in overweging om bij de GAP-analyse aandacht te besteden aan de volgende elementen:
 - Management en organisatie: operationaliseren van ambities en doelen en het bepalen van het te voeren beleid (en handhavingprogramma).
 - Managementinformatie: welke informatie is er gegeven van de gestelde doelstellingen nodig om te beoordelen welke prestaties er zijn geleverd?
 - Personeel: welke kwaliteit en capaciteit is benodigd gegeven de gestelde doelen?
 - Processen: het op effectieve en efficiënte wijze inrichten van processen met is een belangrijke randvoorwaarde voor het voeren van een professionele bedrijfsvoering en het realiseren van gestelde ambities.
 - Ketenpartners: wij geven in overweging om per ketenpartner een analyse te maken van de afhankelijkheden en eventuele kwetsbaarheden om van daaruit oplossingsrichtingen uit te kunnen zetten en in goed overleg afspraken te maken.
 - Middelen: welke middelen zijn noodzakelijk om de gestelde ambities te realiseren en welke keuzes kunnen hierin worden gemaakt?
 - Het opstellen van een milestoneplanning: wij geven in overweging om op basis van de inzichten uit de GAP-analyse een milestoneplanning op te stellen zodat op gestructureerde wijze inzicht wordt gegeven in wanneer welke activiteiten uitgevoerd worden, wanneer (sub)doelen gerealiseerd worden en wanneer en waarvoor welke middelen worden uitgegeven.
 - Risicoanalyse: wij geven in overweging om een gestructureerde risicoanalyse uit te voeren waarbij kwetsbaarheden en risico's zo veel mogelijk kwantitatief in beeld worden gebracht.
 - Impactanalyse: wij geven in overweging om een impactanalyse uit te voeren waarbij voor zowel de belangrijke baten en lasten en/of (afhankelijk van gemaakte keuzes) de re-integratieambities een worst- en bestcasescenario wordt uitgevoerd.



Managementsamenvatting (4)

■ Onderbouwing van de aanvullende middelen in de 'Opmaat naar het verbeterplan' is op onderdelen beperkt

In de 'Opmaat naar het verbeterplan' is een uiteenzetting gegeven van de noodzakelijke basiscapaciteit (gegeven de oorspronkelijke doelstellingen bij de oprichting van Stadstoezicht) en per variant wordt een uiteenzetting gegeven van de structurele en incidentele financiële consequenties.

Hierbij wordt het structurele tekort geraamd op EUR 540.000 in 2014 tot EUR 620.000 in 2016. In hoofdstuk 4 staat omschreven wat de grondslag voor het bepalen van de tekorten is geweest in de 'Opmaat naar het verbeterplan'. De raming is onder andere gebaseerd op de realisatie in 2012.

Daarnaast worden er bij de varianten inschattingen gemaakt van de incidentele bijdragen. Ons inziens is de onderbouwing van bepaalde posten nog niet altijd even stevig. Het heeft veelal het karakter van, in alle zorgvuldigheid, gemaakte schattingen. Voorbeelden die door ons in dit kader worden herkend zijn:

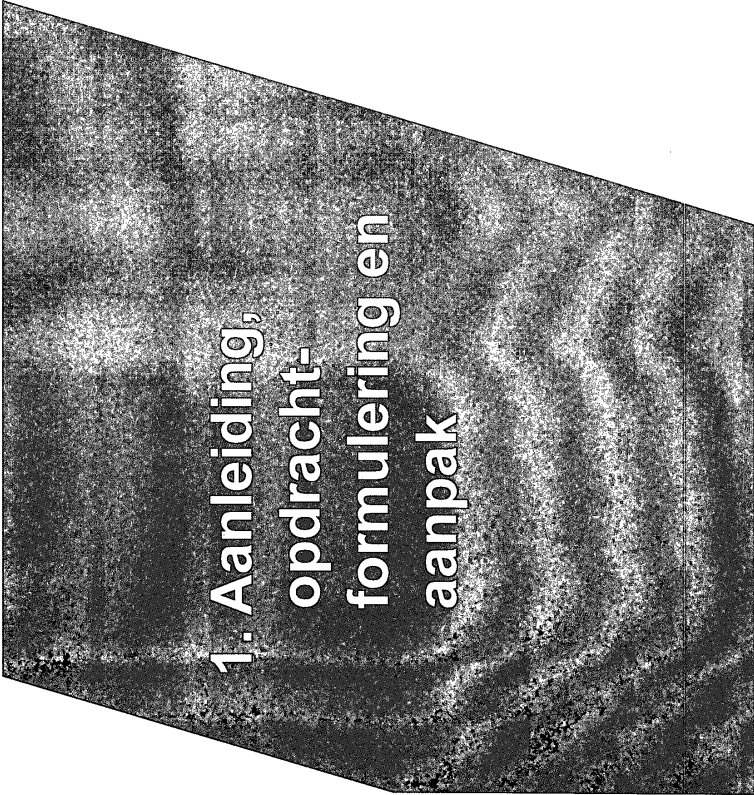
- De toelichting op de incidentele bijdragen zoals vermeld bij de verschillende varianten. Er wordt geen gedetailleerde uiteenzetting gegeven wanneer en waarvoor deze middelen worden ingezet.
- Is er voldoende rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen? In de 'Opmaat naar het verbeterplan' wordt een mogelijkheid vermeld om parkeerhandhaving volgens het Amsterdamse model te organiseren. Hierbij vindt handhaving plaats met behulp van een nieuwe technologie zoals kenteken-parkeren en mobiel scannen. Wat betekent dit voor het verdienmodel van de afdeling Stadstoezicht? Wat is de impact op het aantal parkeercontroleurs? Mocht dit tot een significante daling leiden, wat betekent dit voor de opbrengsten van de afdeling Stadstoezicht? De vergoeding van de directe uren van de parkeercontroleurs is immers een significante bate in de begroting van de afdeling Stadstoezicht.

In de 'Opmaat naar het verbeterplan' zou ons inziens, naast het vermelden van de aanvullende middelen, ook informatie opgenomen dienen te worden over de inzet ervan en de mate van zekerheid dat beoogde (organisatorische) resultaten ook daadwerkelijk behaald zullen worden.

Actuele ontwikkelingen

In een kamerbrief van minister Opstellen van Veiligheid en Justitie van 1 juli 2013 wordt aangegeven dat de mogelijkheid wordt gecreëerd middels een wetswijziging, dat voor BOA's in de openbare ruimte, er sprake mag zijn van private inhuur.

Tevens wordt in dezelfde brief het belang benadrukt van goede informatie uitwisseling in de lokale dreinhoek met betrekking tot de BOA's. Een goede samenwerking in de openbare ruimte tussen politie en gemeentelijke BOA's is cruciaal voor effectief toezicht en handhaving in de openbare ruimte. Door dit verschil zijn BOA's en politie complementair aan elkaar en versterken ze elkaar.



1. Aanleiding,
opdracht-
formulering en
aanpak



In dit onderzoek wordt het ontstaan van de problemen bij de afdeling Stadstoezicht van de gemeente Groningen in kaart gebracht. Er wordt nagegaan welke stappen zijn gezet in de periode tussen het signaleren van problemen en het treffen van maatregelen. Tot slot zijn aanbevelingen gedaan die (deels) ook kunnen worden toegepast op andere organisatieveranderingen.

1. Aanleiding, opdrachtformulering en aanpak (1)

Aanleiding

Op 1 januari 2009 nam het college van B&W van de gemeente Groningen het principebesluit om alle handhavende en toezichthoudende taken in de openbare ruimte te bundelen en onder gemeentelijke regie te brengen. Het doel van integraal werken zou zijn:

- meer resultaat boeken met toezicht en handhaving;
- meer sturing geven aan de aanpak van veel voorkomende overlast in de openbare ruimte.

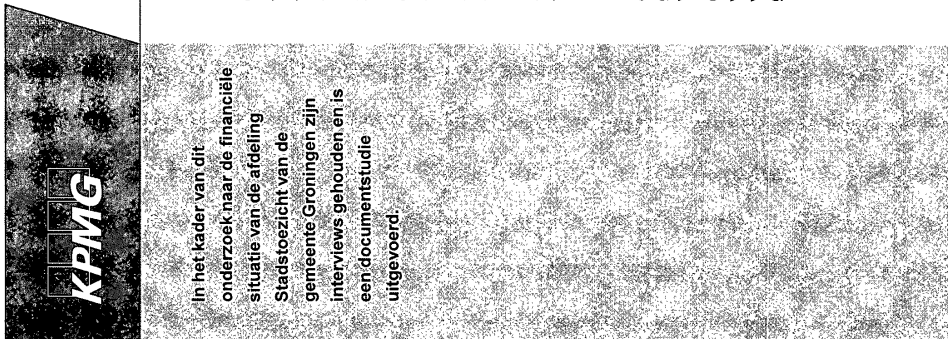
Met de nieuwe vakdirectie Stadstoezicht wilde het college de kwaliteit van handhaving versterken en effectiever en efficiënter de openbare ruimte handhaven. Ook moest de zichtbaarheid van handhavers worden vergroot. Het college van B&W heeft op 11 april 2011 ingestemd met het Uitvoeringsplan en daarmee de formele basis gelegd voor de feitelijke oprichting van één organisatie voor alle toezichthoudende en handhavende taken van de gemeente Groningen in de openbare ruimte. In Stadstoezicht werken twee gemeentelijke dienst-onderdelen, de Milieudienst en de dienst ROEZ, samen. Daarnaast biedt de vakdirectie onderdak aan twee externe organisatieonderdelen: de parkeercontroleurs van Regiopolitie Groningen en een deel van de stadswachten en enkele Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) van Stichting Veiligheidszorg Noord. Stadstoezicht is verantwoordelijk voor de aansturing.

Op 22 januari j. heeft het college van B&W per brief aan de leden van de raad van de gemeente Groningen gemeld dat de afdeling Stadstoezicht niet in staat is haar doelstelling te realiseren vanwege knelpunten ten aanzien van personeel, sturing en financiën. Het college heeft in deze brief de gemeenteraadsleden geïnformeerd over het huidige beeld van de afdeling Stadstoezicht en de oplossingsrichting die zij voor de problematiek van de afdeling beogen.

Vraagstelling gemeente Groningen

De oplossingsrichting die het college in de 'Opmaat naar het verbeterplan' voorstelt heeft gevolgen voor de inzet en de kwaliteit van de dienstverlening van Stadstoezicht. Mede met het oog op toekomstige ontwikkelingen bij de gemeente Groningen, zoals het Shared Service Center, hebt u KPMG gevraagd om onderzoek te doen. In dit onderzoek zijn er drie hoofdvragen:

1. *Breng het ontstaan van de problemen bij Stadstoezicht in kaart, analyseer en verklar deze.*
Hierbij wordt onder andere stilgestaan bij de vraag in hoeverre de opdracht en ambitie bij de oprichting van Stadstoezicht reëel zijn geweest en hoe verschillende factoren hebben bijgedragen aan de ontstane problemen binnen Stadstoezicht, zoals landelijke ontwikkelingen, besluitvorming en aansturing, de financiën en financieringsconstructie, samenwerkings- en/of ketenafspraken. En tot slot welke invloed deze factoren hebben gehad op het treffen van maatregelen.
2. *Ga na welke stappen zijn gezet in de periode tussen het signaleren van de problemen en het treffen van maatregelen, beoordeel de overwegingen die hieraan ten grondslag lagen en de voortvarendheid waarmee op het signaleren van de problemen is gereageerd.*
3. *Beoordeel de maatregelen zoals die thans zijn ingezet en doe tegen die achtergrond eventueel aanvullende aanbevelingen, die kunnen worden toegepast op andere organisatieveranderingen in de nabije toekomst.*



In het kader van dit onderzoek naar de financiële situatie van de afdeling Stadstoezicht van de gemeente Groningen zijn interviews gehouden en is een documentstudie uitgevoerd.

1. Aanleiding, opdrachtformulering en aanpak (2)

Reikwijdte van de opdracht

Bijgaand wordt een weergave gegeven van de reikwijdte van deze opdracht.

Wij hebben in het kader van deze opdracht onderzoek gedaan naar de financiële situatie – en de wijze waarop hierover verantwoording is afgelegd – van de afdeling Stadstoezicht van de gemeente Groningen sinds haar oprichting in 2011. Wij zijn niet ingegaan op de situatie vóór 2009 en de periode tussen het principebesluit en het vaststellen van het Uitvoeringsplan. Wij hebben ook de situatie bij de afzonderlijke gemeentelijke diensten (Milieudienst en RO/EZ) en de twee afzonderlijke externe organisaties van vóór de samenvoeging niet meegenomen in de scope van dit onderzoek. Ook is geen onderzoek gedaan naar andere afdelingen binnen de directie Stadsbeheer van de gemeente Groningen.

Middels dit onderzoek bieden we inzicht in de problemen die zijn ontstaan bij Stadstoezicht die wellicht handvatten bieden voor toekomstige organisatieveranderingen.

Plan van aanpak

In het kader van deze opdracht hebben wij interviews en een documentstudie uitgevoerd. Voor nadere informatie over de geïnterviewde personen en de bestudeerde documentatie wordt verwezen naar bijlage II.

Onze werkzaamheden zijn aangevangen op 12 juni 2013 en ons veldwerk is afgerond op 5 juli 2013. We hebben geen werkzaamheden verricht om het rapport te actualiseren naar aanleiding van gebeurtenissen en omstandigheden na die datum.

Belangrijke opmerkingen

Bij het opstellen van ons rapport vormden interne financiële en managementinformatie van Stadstoezicht en verklaringen van het management aan ons, onze primaire bron. Wij aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor deze informatie; uitsluitend de gemeente Groningen is daarvoor aansprakelijk.

Wij hebben alles in het werk gesteld om ons voor zover mogelijk ervan te vergewissen dat de in ons rapport weergegeven informatie overeenstemt met andere informatie die gedurende onze werkzaamheden overeenkomstig de voorwaarden van onze Opdrachtbrief aan ons is verstrekt. Wij hebben echter geen werkzaamheden verricht teneinde de betrouwbaarheid van de bronnen te verifiëren door deze af te zetten tegen andere informatie.

Wij willen benadrukken dat wij geen zekerheid verstrekken ten aanzien van de betrouwbaarheid (juistheid en volledigheid) van de informatie in dit rapport (en de bijlagen) en dat ons onderzoek zicht heeft beperkt tot de opgeleverde informatie naar aanleiding van informatieverzoeken en het daaropvolgende vraag- en antwoordproces. Tevens doen wij op generlei wijze uitspraken ten aanzien van de vraag of de door ons ten behoeve van uw informatiebehoeften uitgevoerde procedures wel afdoende waren.

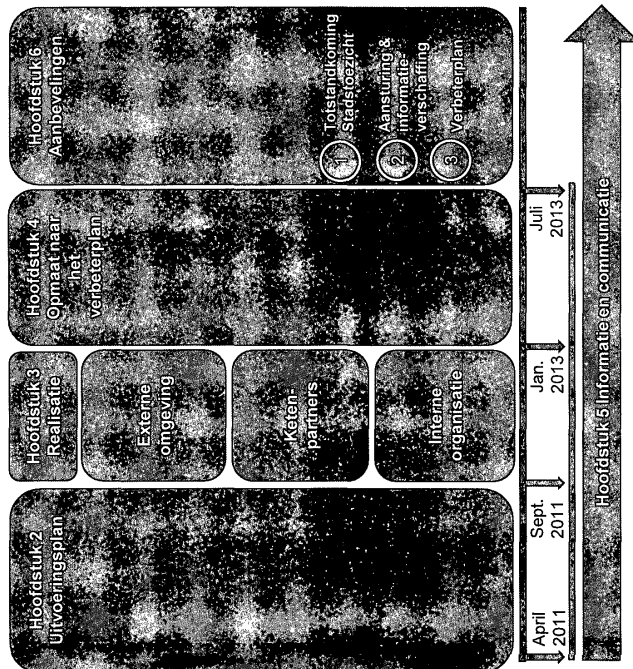
Verspreidingskring

De resultaten van dit onderzoek mogen niet zonder schriftelijke toestemming van KPMG aan derden verstrekt worden.

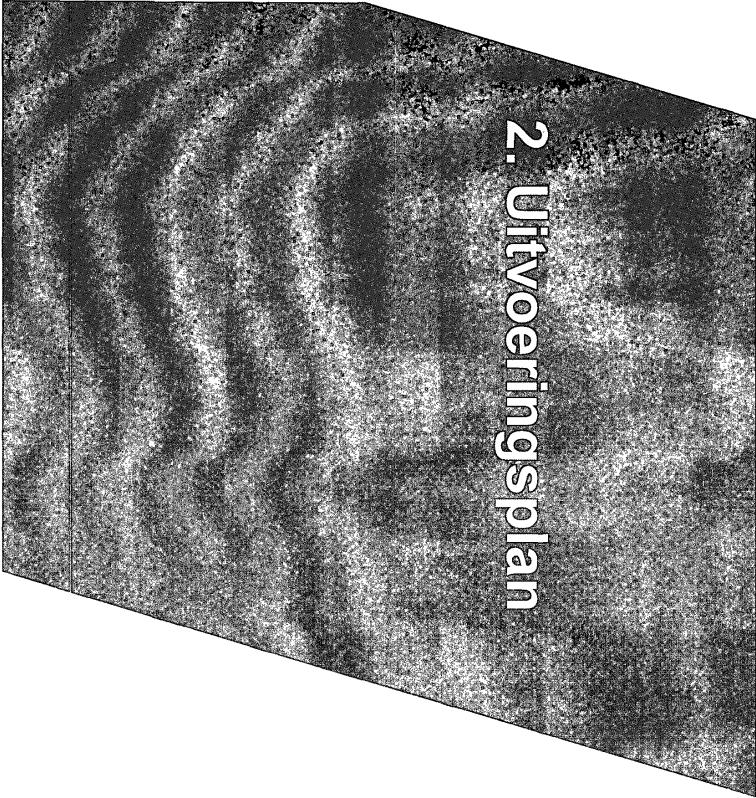
Graag wijzen wij u op artikel 8 lid 4 van onze algemene voorwaarden: "Tenzij daartoe door KPMG voorafgaande schriftelijke toestemming is verleend, zal Opdrachtgever de inhoud van de Opdrachtbrief, rapporten, adviezen of andere al dan niet schriftelijke uitingen van KPMG, die niet zijn opgesteld of gedaan met de strekking derden van de daarin neergelegde informatie te voorzien, niet openbaar maken. Opdrachtgever zal er tevens voor zorg dragen dat derden niet van de in de vorige zin bedoelde inhoud kennis kunnen nemen".



1. Aanleiding, opdrachtformulering en aanpak (3)



Bigaand is schematisch de opbouw van deze rapportage weergegeven.



2. Uitvoeringsplan (1)

In dit hoofdstuk wordt een uiteenzetting gegeven van de constatering (voor zover in het kader van deze opdracht relevant) in de periode tussen het vaststellen van het Uitvoeringsplan (april 2011) en het operationeel worden van de afdeling Stadstoezicht onder de Milieudienst (september 2011).

De begroting is beperkt onderbouwd en toch aangenomen

Bijgaand volgt een (gecomprimeerde) uiteenzetting van de begroting zoals opgenomen in het Uitvoeringsplan (2011) waarbij de ambitie was om in 2014 kostenneutraal te kunnen opereren:

Baten	2011	2012	2013	2014
Parkeerpollie	973	1.669	1.669	1.669
RO/EZ	124	212	212	212
Beschikkingen	335	574	574	574
Extra inkomsten uit beschikkingen			151	239
Extra t.b.v. frictiekosten		125	125	
Participatie-budget	337			
Veiligheidsplan	110			
Begroting MD	894	1.533	1.533	1.533
Bijdrage concern	125			
Totaal	2.898	4.113	4.264	4.227
Saldo	+ 326	-239	-88	-

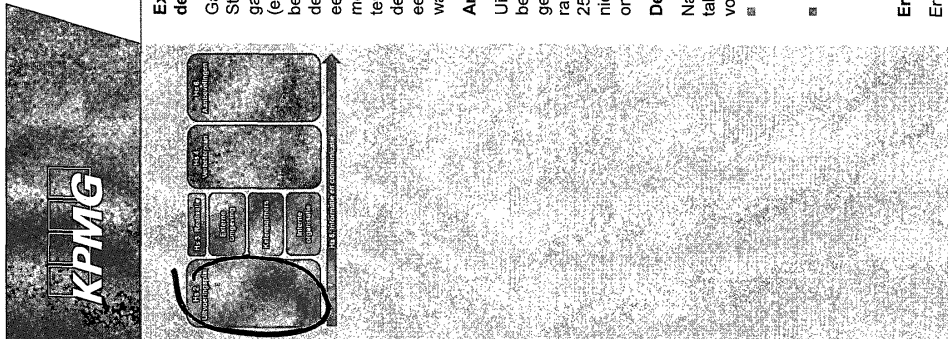
Op basis van de begroting uit het Uitvoeringsplan blijkt dat in 2012 55% van de baten bestond uit de vergoeding van de parkeercontroleurs en de opbrengst uit beschikkingen, oplopend tot bijna 60% in 2014.

Lasten	2011	2012	2013	2014
Salarissen	2.047	3.510	3.510	3.510
Comm. & Inf.	263	451	451	451
Huisvesting	137	235	235	235
Frictiekosten	125	125	125	
Kst. C.J.B.	0	31	31	31
Totaal	2.572	4.352	4.352	4.227

Mede door personeelsverloop is het moeilijk een goede analyse te maken van de totstandkoming van de begroting in het Uitvoeringsplan. Een adequate vastlegging van de onderbouwingen ontbreekt. Dit geldt onder meer voor de inkomsten Parkeerpollie en zowel de structurele als de geraamde extra inkomsten uit beschikkingen. Er zijn weliswaar in een eerder stadium ramingen gedaan van de aantallen beschikkingen (onder andere AEF rapportage van 10 januari 2008) en de daaruit in potentie voortvloeiende opbrengsten voor de gemeente, echter deze ramingen kennen een zeer ruime bandbreedte en zijn gestoeld op gegevens uit 2006-2007 en daardoor sterk gedateerd. Een herijking van deze cijfers op basis van actuele inschattingen heeft niet plaatsgevonden. Ondanks de beperkte onderbouwing is het Uitvoeringsplan vastgesteld. Kennelijk is in de fase van besluitvorming een nadere onderbouwing niet noodzakelijk geweest.

Extra aanloopkosten hebben niet geleid tot aanpassing van de begroting

In de begroting is geen rekening gehouden met het gegeven dat de start van Stadstoezicht naast de taken met betrekking tot de primaire procesgang ook veel incidentele taken (en kosten) met zich meebracht. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan het vormgeven van processen, inrichten van de nieuwe organisatie, inwerkperiode, het geven van invulling aan het vraagstuk van de tien vacatures bij de parkeercontroleurs, etc.



2. Uitvoeringsplan (2)

Extra structurele taken hebben niet geleid tot een aanpassing van de begroting

Gaandeweg de planvorming voor het oprichten van de vakdirectie Stadstoezicht zijn aanvullende taken aan Stadstoezicht toebedeeld. Het gaat in dit kader om de vergunningverlening openbare ruimte (evenementen), het marktwezen, de kermis, werkzaamheden betreffende de gevonden en verloren voorwerpen (overgeheveling van uit de politie) en interne beveiliging van gemeentelijke gebouwen (was eerder extern uitbesteed). In de begroting is geen rekening gehouden met het gegeven dat deze activiteiten ook tot structurele tekorten leiden terwijl daar in de opbrengsten geen extra dekking voor is verkregen. Uit de 'Analyse Stadstoezicht' van 13 december 2012 blijkt dat het gaat om een tekort van EUR 88.000 op de kermis en EUR 37.000 voor de warenmarkt.

Ambitieuze raming aantal beschikkingen

Uit diverse interviews komt naar voren dat de opbrengsten uit beschikkingen te ambitieus zijn ingeschat. Er zijn vooraf inschattingen gemaakt (mede op basis van de cijfers van de politie, de AEF rapportage van 10 januari 2008 en het memo van de Bestuursdienst van 25 maart 2009), echter een sluitende onderbouwing met de begroting is niet voor handen. Ons is aangegeven dat er verder geen onderbouwingen aanwezig zijn van de destijds gemaakte inschatting.

De impact van aanvullende taken voor Stadstoezicht is onderschat

Na het vaststellen van het Uitvoeringsplan is een aantal aanvullende taken toebedeeld aan Stadstoezicht. Dit heeft onder meer geleid tot het volgende:

- Op voorhand was bij de toenmalig vakdirecteur Stadstoezicht niet duidelijk dat bepaalde aanvullende taken begrotingstekorten met zich meebrachten;
- Ons is aangegeven dat het proces rond het verlenen van vergunningen kwalitatief ondermaats was. Het niet op orde hebben van een kwalitatief gedegen proces van vergunningverlening kan leiden tot aanzienlijke risico's.

Er is onvoldoende kritisch tegenkracht geboden

Er was geen deskundige die heeft gefungeerd als luis in de pels.

Hiermee wordt bedoeld dat er onvoldoende kritische vragen zijn gesteld over de uitgangspunten in het Uitvoeringsplan, de onderbouwing van de gestelde doelstellingen en vermeldde ambities.

De randvoorwaarden (structuur, processen, verantwoordelijkheden etc.) zijn onvoldoende uitgewerkt

De oprichting van Stadstoezicht bracht met zich mee dat er (groepen) medewerkers met een verschillende achtergrond vanuit de Milieudienst, RO/EZ, politie en VZN in een nieuwe organisatie werden geplaatst. In het Uitvoeringsplan is een organogram opgenomen en zijn functies en bezetting vermeld. Echter aandacht voor het benoemen van doelstellingen, het neerzetten van een heldere structuur, het uitzetten van werkwijzen, het vormgeven van processen en het benoemen van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden (in bijvoorbeeld een implementatieplan) en het delen van verwachtingen van en met medewerkers en ketenpartners, heeft niet of slechts in beperkte mate plaatsgevonden.

Het vaststellen van het Uitvoeringsplan is niet voldoende

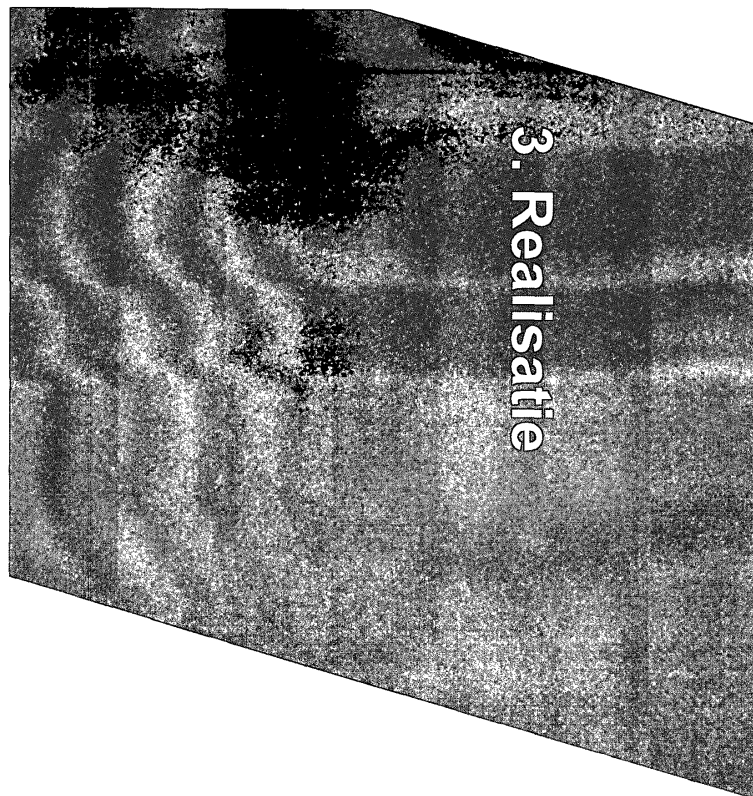
Bij de oprichting van Stadstoezicht is naast het vaststellen van het Uitvoeringsplan onvoldoende aandacht geweest voor de wijze waarop de implementatie ten uitvoer gebracht zou gaan worden. Het is van belang om capaciteit en financiën voor de implementatie te reserveren en een implementatieplan op te stellen (en de haalbaarheid te laten toetsen door een (extern)deskundige).

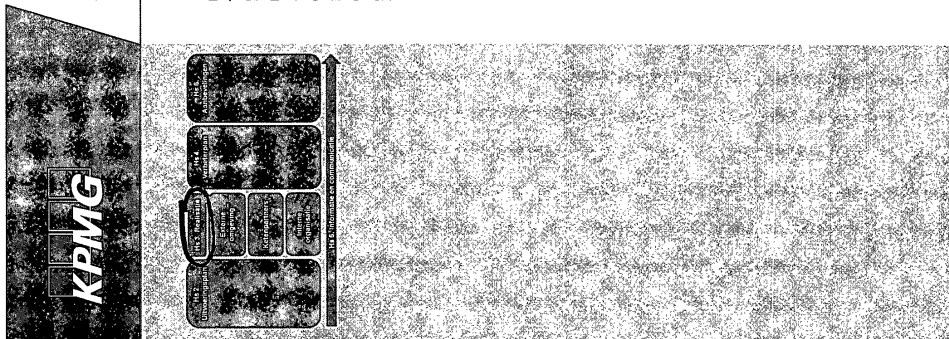
De doelstellingen zijn beperkt onderbouwd en toegelicht

Eén van de oorspronkelijke redenen voor de huidige inrichting van Stadstoezicht is het bundelen van toezichts- en handhavingstaken in de openbare ruimte. In het Uitvoeringsplan staat omschreven:

"De gemeentelijke regie over de handhaving in de openbare ruimte laat zich vangen in de sleutelbegrippen: Sturen, coördineren, verbreden functies, professionaliseren, bewustwording en ook in de uitgangspunten: integraal, programmatisch en projectmatig werken."

In het Uitvoeringsplan wordt slechts op hoofdlijnen weergegeven wat bedoeld wordt met de vermeldde termen. Dit heeft onder meer geleid tot een verwachtingskloof met betrekking tot onder meer integraal werken en het verbreden van functies.





3. Realisatie (1)

In dit hoofdstuk wordt een uiteenzetting gegeven van de problemen in de realisatiefase van de afdeling Stadstoezicht. We gaan in op de periode tussen het operationeel worden van Stadstoezicht als vakdirectie bij de Milieudienst in september 2011 en het collegebesluit om de brief aan de raad met de ontwikkelingen van de afdeling Stadstoezicht onder Stadsbeheer vast te stellen in januari 2013. In dit hoofdstuk worden ook de bevindingen uit de analyse van Stadstoezicht van (juli 2012) meegenomen en de 'Analyse Stadstoezicht' van 13 december 2012 in opdracht van het gemeentelijk Management Team (GMT) van de gemeente Groningen. We maken hierbij een onderscheid in drie soorten bevindingen:

- aandachtspunten in de interne omgeving;
- aandachtspunten bij betrokken ketenpartners;
- aandachtspunten in de externe omgeving.

3. Realisatie (2)

Interne omgeving

Onvoldoende sturing op realisatie van de doelstellingen uit het Uitvoeringsplan

Er heeft onvoldoende sturing plaatsgevonden op de realisatie van de doelstellingen in het Uitvoeringsplan. Bijgaand enkele voorbeelden:

- Met het Parkeerbedrijf is overeengekomen dat zij de handhavingsuren van de parkeercontroleurs van Stadstoezicht vergoeden (uren maal tarief). Dit is de belangrijkste opbrengstenstroom voor de afdeling Stadstoezicht (bron: begroting uit het Uitvoeringsplan), echter het sturen op directe uren vindt niet plaats.

Nieuwe aanvullende taken Brugbediening en Haventoezicht

Nadat Stadstoezicht per 1 januari 2013 onder Stadsbeheer kwam, zijn opnieuw extra taken toegevoegd aan Stadstoezicht:

- Brugbediening
- Haventoezicht

Managementinformatie is onvoldoende ingericht op bewaking van en bijsturing op de begroting opgenomen in het Uitvoeringsplan

Het maken van een eenvoudige vergelijking tussen de realisatie en de begroting zoals opgenomen in het Uitvoeringsplan is moeilijk gebleken omdat de periodieke managementinformatie een andere structuur en indeling kent dan de begroting uit het Uitvoeringsplan. Tevens hebben we vastgesteld dat er veel data beschikbaar zijn, maar het is lastig gebleken om op eenvoudige wijze snel een integraal beeld te krijgen van de performance. Dit is ons inziens enerzijds een inrichtingsvraagstuk, maar anderzijds ook een vraagstuk op het gebied van (bedrijfsvoerings-)competenties binnen de afdeling.

Tekorten voor 2013

Stadstoezicht geeft aan niet in staat te zijn de opgelegde bezuinigingen binnen de eigen begroting op te vangen, zonder dat dit consequenties heeft voor de uitvoering van toezichts- en handhavingswerkzaamheden. Er waren tekorten die opgelost moeten worden en formeel geen vastgestelde bezuiniging.

Veel organisatorische veranderingen in de realisatiefase

Er hebben zich veel organisatorische veranderingen voorgedaan in het korte bestaan van Stadstoezicht.

Bijgaand volgt een opsomming:

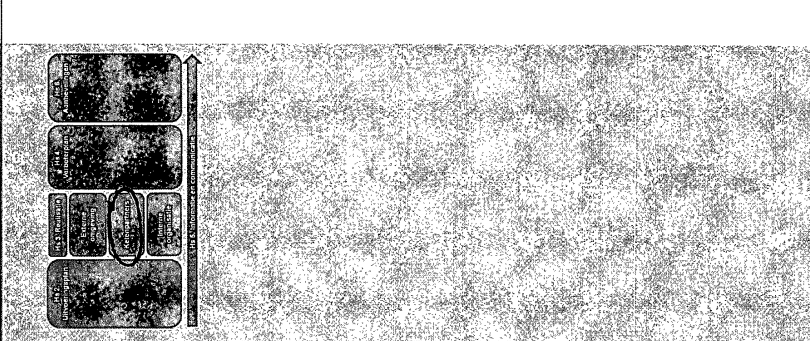
- De verantwoordelijk controller die betrokken was bij het opstellen van de begroting van het Uitvoeringsplan vertrok in verband met haar pensioen vlak na het collegebesluit (april 2011) om het Uitvoeringsplan van de nieuwe vakdirectie definitief vast te stellen.
- De vakdirectie Stadstoezicht is opgericht onder de Milieudienst, maar is sinds 1 januari 2013 formeel een afdeling van Stadsbeheer.
- Vlak na het operationeel worden van de afdeling Stadstoezicht in september 2011 worden acht algemeen directeuren van de gemeente Groningen vervangen door vijf nieuwe GMT-leden die samen 25 vakdirecties aansturen.

- Niet alleen op ambtelijk niveau, maar ook op bestuurlijk niveau vinden veranderingen plaats waarmee Stadstoezicht te maken krijgt. De afdeling Stadstoezicht wisselt tussen de portefeuille van de wethouder Milieu en de portefeuillehouder Openbare Orde en Veiligheid van de burgemeester.

In het algemeen kan gesteld worden dat vele organisatorische wijzigingen geen positief effect hebben op de voortvarendheid van het op- en inrichten van een (nieuw) organisatieonderdeel. Per 1 juli is het hoofd Stadstoezicht benoemd. De voormalig vakdirecteur kan nu kennis en ervaring overdragen en blijft ook tot aan zijn pensioen, aan het einde van dit jaar, waardoor het hoofd Stadstoezicht de verantwoordelijkheid kan nemen voor veranderingen die aan de orde zijn.

Slechte sfeer en onderlinge verhoudingen binnen de Milieu-inspectie

Ons is aangegeven dat met name bij Milieu-inspectie de onderlinge verhoudingen niet goed waren. De vakdirecteur heeft tevergeefs energie gestoken in het verbeteren van verstoorde onderlinge verstandhoudingen. Uiteindelijk heeft dit proces geleid tot het ontslag van een tweetal functionarissen en een derde is intern overgeplaatst naar een andere functie binnen een andere dienst.



3. Realisatie (3)

Ketenpartners

In deze paragraaf wordt ingegaan op de problemen die zich hebben voorgedaan in de realisatiefase van Stadstoezicht bij de externe partners die zijn betrokken bij de oprichting van Stadstoezicht.

Samenwerking met ketenpartners leidt niet tot gewenste resultaten
 Bij de oprichting van Stadstoezicht is veel energie en aandacht geschonken aan het maken van afspraken met samenwerkingspartners zoals VeiligheidsZorgNoord (VZN) en de politie. Mede door complexe verhoudingen en gebrek aan draagvlak heeft dit op onderdelen niet geleid tot de gewenste resultaten.

Kwaliteit van de medewerkers is onvoldoende voor de realisatie van ambities

VZN is verantwoordelijk voor de opleiding van stadswachten. Vanuit het verleden werden de stadswachten na de opleiding ondergebracht bij de politie waarbij ons is aangegeven dat de gemeente slechts beperkt inzicht had in de werkzaamheden waarvoor de stadswachten werden ingezet en de kwaliteit van de door de stadswachten uitgevoerde werkzaamheden. Pas bij de overgang van de stadswachten naar Stadstoezicht bleken de kwaliteiten van de stadswachten beneden de verwachting te liggen, zo is ons aangegeven.

Het doen van onderzoek naar de kwaliteiten van de stadswachten behoort niet tot de scope van dit onderzoek. In dit kader rijzen bij ons wel de nodige vragen:

- Voldoen de stadswachten feitelijk niet aan de gestelde kwaliteiten of is de verwachting bij de afdeling Stadstoezicht te hoog?
- Zijn de eisen waar een stadswacht aan dient te voldoen voldoende concreet omschreven (aan de voorkant bij SOZAWE, bij de instroom bij VZN en de uitstroom richting de gemeente).
- Kan het zijn dat er fouten worden gemaakt in het traject tussen het melden van een burger bij SOZAWE en de doorverwijzing vanuit SOZAWE naar VZN?
- Zijn de afspraken met VZN, SOZAWE en de politie in het verleden voldoende duidelijk vastgelegd?
- Hoe wordt bewaakt dat gemaakte afspraken worden nagekomen?

- In hoeverre zijn met partijen afspraken gemaakt over het verbeteren van eventuele tekortkomingen?

Hoe wordt omgegaan met eventuele financiële compensatie bij wanprestatie en hoe wordt gemonitord dat eventuele schade tijdig wordt verhaald?

In de huidige situatie wordt door BOA's veel energie gestoken in de praktijkopleiding van stadswachten. Deze werkzaamheden gaan ten koste van de primaire handhavingstaken (minder bestuurlijke strafbeschikkingen).

Capaciteit van de medewerkers (fte's) is onvoldoende voor realisatie van alle doelstellingen

Parkeerscontroleurs

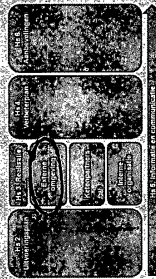
Vanaf het begin van de oprichting van Stadstoezicht bleek er een tekort van circa 10 fte's aan parkeerscontroleurs. Ons is aangegeven dat dit onder meer werd veroorzaakt door de geringe bereidheid van de politiemedewerkers die als parkeerscontroleur over dienden te gaan naar de gemeente als nieuwe werkgever. Een dergelijk tekort aan parkeerscontroleurs heeft een significante impact op het kunnen realiseren van het geraamde aantal beschikkingen (en daarmee indirect op de ambitie met betrekking tot budgetneutraliteit).

Re-integratie stadswachten

In het verleden konden stadswachten (bij goed functioneren) rekenen op een baangarantie. Op dit moment kan dit perspecief niet worden geboden. In het kader van de re-integratie stromen stadswachten nu voor één jaar in bij Stadstoezicht om te werken en te leren met behoud van uitkering. Dit heeft er onder meer toe geleid dat er in het Uitvoeringsplan is uitgegaan van 55 stadswachten (bron: 'Opmaat naar het verbeterplan'). Mede als gevolg van het besluit in de kadernota re-integratie/participatie Actief in goede banen 2012-2015 zijn nu weinig stadswachten over.

Op dit moment zijn er 8 stadswachten actief (bron: 'Opmaat naar het verbeterplan') waarbij in de aanzet tot een verbeterplan is aangegeven dat de afdeling Stadstoezicht ten minste over 34 stadswachten dient te beschikken om te voldoen aan de doelstellingen zoals die bij de oprichting van Stadstoezicht zijn gesteld.

3. Realisatie (4)



Externe omgeving

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de problemen die zich (onverwachts) hebben voorgedaan in de omgeving van Stadstoezicht die van invloed zijn geweest tijdens de realisatiefase.

Wijziging in Participatiewet

Op 30 november 2011 is door de raad de Kadernota re-integratie/participatie Actief in goede banen 2012-2015 vastgesteld. Onderdeel van deze nota is het stoppen van gesubsidieerde arbeid. Een groot deel van de gesubsidieerde arbeid is daardoor niet langer werkzaam als stadswacht.

Succesvol beleid P+R en uitbreiding parkeerfaciliteiten gaan ten koste van aantal beschikkingen

Door het succesvolle P+R-beleid en de forse uitbreiding van het aantal parkeerfaciliteiten in de vorm van parkeergarages is het aantal bezoekers dat parkeert in de openbare ruimte verminderd. Ook de crisis en de toenemende verkoop van goederen via internet leidt tot minder bezoek aan de stad. Dit leidt tot een vermindering van strafbare feiten met betrekking tot parkeren in de openbare ruimte en lagere opbrengsten voor met name het Parkeerbedrijf, maar ook voor Stadstoezicht. De vraag is of de consequenties van de P+R-inrichtingen niet vooraf voorzien had kunnen worden. In de begroftingscyclus (t/m 2013) is deze ontwikkeling niet meegenomen. Er vindt momenteel een onderzoek plaats (geïnitieerd door zowel Stadstoezicht als het Parkeerbedrijf) naar de effectiviteit en efficiency van het parkeerbeleid en het toezicht daarop. De resultaten van het onderzoek worden dit najaar verwacht. Bovenstaande aannames over het P+R-beleid is hoofdzakelijk gebaseerd op 'beelden', het onderzoek moet de juiste feiten genereren, dan pas kunnen er echte conclusies getrokken worden.

Wij bevelen u aan zo snel als mogelijk kennis te nemen van de uitkomsten hiervan en mede op basis hiervan de uitgangspunten voor de toekomst te herijken en aan te scherpen. De resultaten zijn wat ons betreft relevant voor het op te stellen uitvoeringsplan en de onderliggende begroting.

Veranderende omgeving vraagt aanvullende competenties aan stadswachten

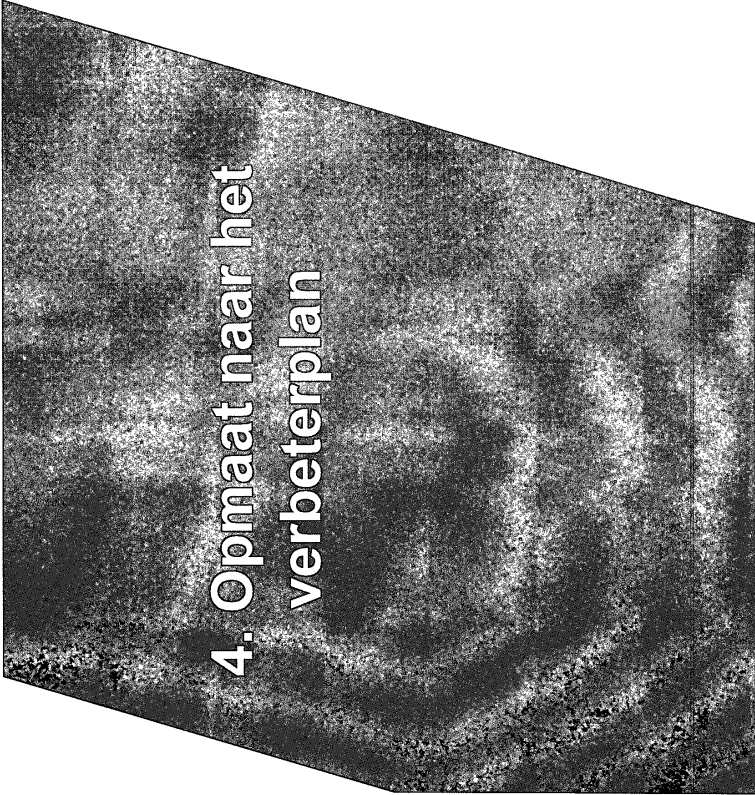
Ons is aangegeven dat er een aantal veranderingen in de omgeving gaande zijn die maken dat de eisen aan stadswachten stringenter worden.

Voorbeelden die ons in dit kader zijn aangegeven zijn de steeds mondiger wordende burger en de veranderende rol van de politie die zich meer toelegt op veiligheid, waardoor de gemeentelijke verantwoordelijkheid ten aanzien van de openbare ruimte groeit, met name bij evenementen. Dergelijke ontwikkelingen vragen aanvullende competenties van stadswachten, onder meer op het gebied van communicatie. De vraag is of de screening bij SOZAWE en het opleidingsprogramma bij VZN reeds voldoende zijn ingericht om stadswachten hierin op te leiden.

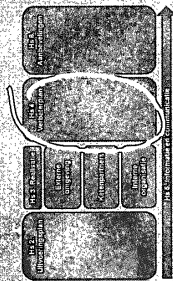
Vanuit het gezichtspunt van Stadstoezicht adviseren wij u de samenwerking tussen SOZAWE en VZN te evalueren, de gemaakte afspraken, waar nodig, te formaliseren en indien aan de orde bij het niet nakomen van de toegezegde afspraken hier ook (financiële) consequenties aan te verbinden. Ook de vraag of de samenwerking met VZN gecontinueerd moet worden is legitiem om te stellen.

Er was sprake van beperkt draagvlak

Ons is aangegeven dat het draagvlak voor de oprichting van Stadstoezicht niet bij alle betrokken partijen even groot was. Dit heeft er onder meer toe geleid dat er veel tijd en energie is gestoken in het meebewegen van alle verschillende stakeholders (waaronder externe organisaties als VZN en de politie, maar ook interne betrokkenen zoals het Parkeerbedrijf). Ook het vertrek van de toenmalige burgemeester (de initiator van de oprichting van Stadstoezicht) wordt genoemd als merkbare verandering met vermindering van prioriteitsstelling tot gevolg voor het weislagen van Stadstoezicht. De aandacht die uitgaat naar het creëren van draagvlak bij de externe omgeving gaat ten koste van het inrichten en opbouwen van de interne organisatie.



4. Opmaat naar het verbeterplan (1)



Jaar	2014	2015	2016
1. Derving inkomsten kermis	EUR 40.000	EUR 40.000	EUR 40.000
2. Tekort warenmarkt	EUR 82.000	EUR 82.000	EUR 82.000
3. Bestuurlijke strafbeschikking	EUR 200.000	EUR 200.000	EUR 200.000
4. Tekort Wet Mulder	EUR 63.000	EUR 63.000	EUR 63.000
5. Korting parkeren Mulder	EUR 80.000	EUR 120.000	EUR 160.000
6. DVO Efficiency Parkeerbedrijf	EUR 75.000	EUR 75.000	EUR 75.000
Totaal	EUR 540.000	EUR 580.000	EUR 620.000

2. Tekort warenmarkt
 In 2012 was een evenwicht in de baten en lasten geraamd van EUR 721.000. Uit de realisatie over 2012 blijkt een lagere bate van EUR 32.000 en hogere lasten van EUR 50.000 (totaaleffect EUR 82.000). Ons is aangegeven dat het tekort van de warenmarkt wordt veroorzaakt doordat de werkelijk verhuurde vierkante meters achterblijven bij de verwachting. Als oorzaak hierbij wordt enerzijds het economisch klimaat en anderzijds de onzekerheid met betrekking tot de toekomst van de Grote Markt vermeld.

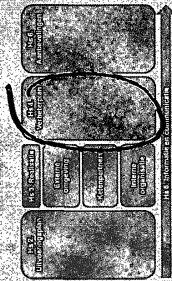
3. Bestuurlijke strafbeschikking (bsb)
 In de begroting 2013 is een vergoeding van EUR 249.000 aan bestuurlijke strafbeschikkingen geraamd, wat neer komt op #6250 beschikkingen. Deze raming is gebaseerd op de regulier verwachte inkomsten van EUR 124.000 en een extra bedrag van EUR 125.000 (bron: Format aanvraag extra beleidsmiddelen). In 2012 zijn feitelijk #1.013 bsb's uitgeschreven met een totale vergoeding van circa EUR 40.000. Voor 2014 (e.v.) wordt geraamd dat er #1.300 bsb's worden uitgeschreven (stijging van een kleine 30%). Dit leidt tot een verwachte opbrengst van EUR 52.000.

Ter vergelijking: de gemeente Amsterdam schrijft in Nederland de meeste bsb's; ruim #3000 jaarlijks. Groningen staat op nummer 3 van de Nederlandse gemeenten met de #1013 bsb's in 2012. Derhalve wordt het tekort ten aanzien van de bsb's geraamd op EUR 200.000 (bedrag is afgerond zijnde EUR 249.000 minus EUR 52.000).

4. Tekort Wet Mulder
 In de begroting 2013 is een bedrag aan opbrengsten uit Mulder-overtredingen geraamd van EUR 250.000. In 2012 bedroeg de gerealiseerde opbrengst circa EUR 157.000 (6.270 overtredingen). In een deel van 2012 was de bezetting nog niet op volledige sterkte (bron: Format aanvraag extra beleidsmiddelen). Derhalve wordt verwacht dat in 2013 7.500 overtredingen worden geconstateerd leidend tot een vergoeding van EUR 187.500. Ten opzichte van de begroting 2013 betekent dit een tekort van EUR 62.500 (afgerond op EUR 63.000).

In bovenstaand overzicht hebben wij de verwachte structurele tekorten weergegeven zoals deze zijn opgenomen in de 'Opmaat naar het verbeterplan'. Het gaat hierbij om tekorten ten opzichte van de begroting. Bijgaand volgt een nadere onderbouwing van de structurele tekorten oplopend naar EUR 620.000 in 2016. Bovenstaande inschatting wordt niet (of slechts zeer beperkt) beïnvloed door het wel of niet hebben van een re-integratiedoelstelling.

1. Derving inkomsten kermis
 Ons is aangegeven dat de grondslag voor het bepalen van de tekorten is gebaseerd op de meest recente gerealiseerde kermisopbrengsten (mei-kermis 2013). Er was een bate begroot van EUR 235.000 tegenover een realisatie van EUR 193.000. Voor de goede orde wordt vermeld dat het een tekort op de begroting betreft (ons is aangegeven dat er per saldo winst wordt gemaakt op de kermis).



4. Opmaat naar het verbeterplan (2)

5. Korting parkeren Mulder

Parkeercontroleurs houden toezicht op zowel fiscale overtredingen (bijvoorbeeld niet betalen in een betaald-parkeerzone) als Mulder-feiten (bijvoorbeeld parkeren buiten een parkeervak/voor een inrit, etc.). De opbrengst voor de fiscale overtredingen komt ten bate van de begroting van Parkeerbeheer (onderdeel van RO/EZ). De opbrengst van de Mulder-feiten komen ten bate van de begroting van Stadstoezicht (onderdeel van Stadsbeheer). Wij hebben begrepen dat in de overeenkomst met Parkeerbeheer is opgenomen dat RO/EZ de directe uren van de parkeercontroleurs betaalt. Omdat het Parkeerbedrijf (in financiële zin) alleen baat heeft bij de fiscale overtredingen en de parkeercontroleurs naast de fiscale overtredingen ook belast zijn met signaleren en verwerken van Mulder-overtredingen, is in 2012 overeengekomen dat RO/EZ fasegewijs (startend met EUR 40.000 per jaar in 2013 en oplopend tot EUR 160.000 in 2016) minder vergoeding gaat betalen voor de parkeercontroleurs.

6. DVO Efficiency Parkeerbedrijf

Dit betreft een door het Parkeerbedrijf opgelegde efficiencykorting van EUR 75.000 (in verband met de financiële tekorten bij het Parkeerbedrijf).

Totale begroting is niet opgenomen in 'Opmaat naar het verbeterplan'

In de 'Opmaat naar het verbeterplan' wordt alleen ingegaan op de structurele en incidentele tekorten. Bovenstaand zijn de structurele tekorten nader toegelicht.

Er wordt in de 'Opmaat naar het verbeterplan' geen uiteenzetting gegeven van een totaaloverzicht aan baten en lasten (in de vorm van een begroting) inclusief onderbouwing. Wij adviseren u om dit wel op te nemen

Onderbouwing van de aanvullende middelen in de 'Opmaat naar het verbeterplan' is op onderdelen beperkt

In de 'Opmaat naar het verbeterplan' is een uiteenzetting gegeven van de noodzakelijke basiscapaciteit (gegeven de oorspronkelijke doelstellingen bij de oprichting van Stadstoezicht) en per variant wordt een uiteenzetting gegeven van de structurele en incidentele financiële consequenties. Hierbij wordt het structurele tekort geraamd op EUR 540.000 in 2014 tot EUR 620.000 in 2016.

Ons inziens is de onderbouwing van bepaalde posten nog onder de maat. Voorbeelden die door ons in dit kader worden herkend zijn:

- De toelichting op de incidentele bijdrage van EUR 250.000 voor de extra capaciteit in variant 1 (het betreft een incidentele bijdrage t/m 2016) is beperkt. Er wordt geen gedetailleerde uiteenzetting gegeven wanneer en waarvoor deze middelen worden ingezet.

- Is er voldoende rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen?

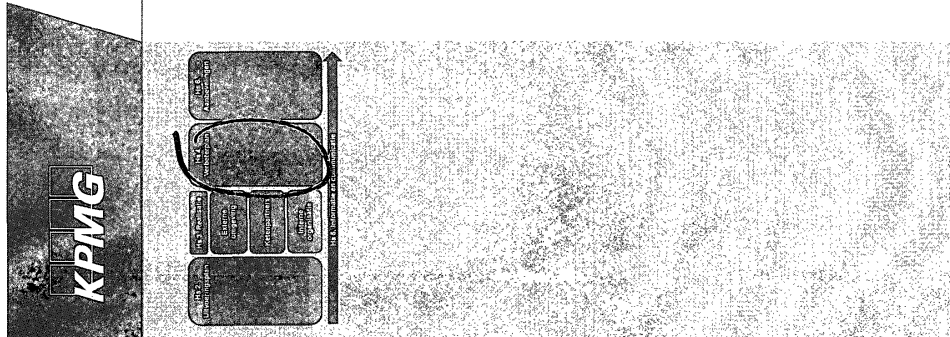
In de 'Opmaat naar het verbeterplan' wordt een mogelijkheid vermeld om parkeerhandhaving volgens het Amsterdamse model te organiseren. Hierbij vindt handhaving plaats met behulp van een nieuwe technologie zoals kenteken-parkeren en mobiel scannen.

Wat betekent dit voor het verdienmodel van de afdeling Stadstoezicht? Wat is de impact op het aantal parkeercontroleurs?

Mocht dit tot een significante daling leiden, wat betekent dit voor de opbrengsten van de afdeling Stadstoezicht? De vergoeding van de directe uren van de parkeercontroleurs is immers een significante bate in de begroting van de afdeling Stadstoezicht.

In de 'Opmaat naar het verbeterplan' zou ons inziens, naast het vermelden van de aanvullende middelen, ook informatie dienen te worden opgenomen over de inzet ervan en de mate van zekerheid dat beoogde (organisatorische) resultaten ook daadwerkelijk behaald zullen worden.

4. Opmaat naar het verbeterplan (2)



De risico's in de 'Opmaat naar het verbeterplan' zijn beperkt toegelicht

In de 'Opmaat naar het verbeterplan' wordt een aantal risico's op hoofdlijnen weergegeven. Een gedegen risico-analyse met een inschatting van de kans en impact en een doorvertaling naar de (financiële) consequenties ontbreekt nog. Hoewel het budget voor de PV-vergoeding in 2014 gehandhaafd blijft is het noodzakelijk om na te denken over de vraag: wat is de impact voor Stadstoezicht als de proces-verbaalvergoeding ophoudt? Wat betekent dit voor de baten, lasten en het personeel?

Het ontbreken (tot op heden) aan het uitvoeren van impactanalyses

Bij de uitvoering van de verschillende varianten in de 'Opmaat naar het verbeterplan' zijn inschattingen gemaakt van de tekorten. Er zijn geen scenario's geschetst.

Wat is de impact als het aantal strafbeschikkingen uitkomt op Y in plaats van X? Wat is de impact als de bezetting van de parkeercontroleurs uitkomt op Y in plaats van X? Wat is het gevolg als de kwaliteit van de instroom van stadswachten achterblijft bij de verwachting? Welke gevolgen heeft dit voor de re-integratiedoelstelling en voor de aanvullende taken van de BOA's en voor de verwachte opbrengsten uit bsb's?

Significant tekort aan personeel

In de 'Opmaat naar het verbeterplan' wordt een uiteenzetting gegeven van de noodzakelijke basiscapaciteit. Hierbij is de opdracht die bij de oprichting van Stadstoezicht is bepaald als uitgangspunt gebruikt.

De benodigde basiscapaciteit is geraamd op circa 100 fte's, afgezet tegen de huidige capaciteit van circa 63 fte's is er een tekort van circa 37 fte's. De tekorten doen zich met name voor bij de BOA's (circa -/12 fte's) en de stadswachten (circa -/25 fte). Voor het benodigde aantal BOA's is nooit een basisberekening gemaakt, zo is ons aangegeven. Het beschikbare budget is de dominante factor geweest om 10 fte te berekenen.

Niet alle wet Mulder feiten leiden tot opbrengsten

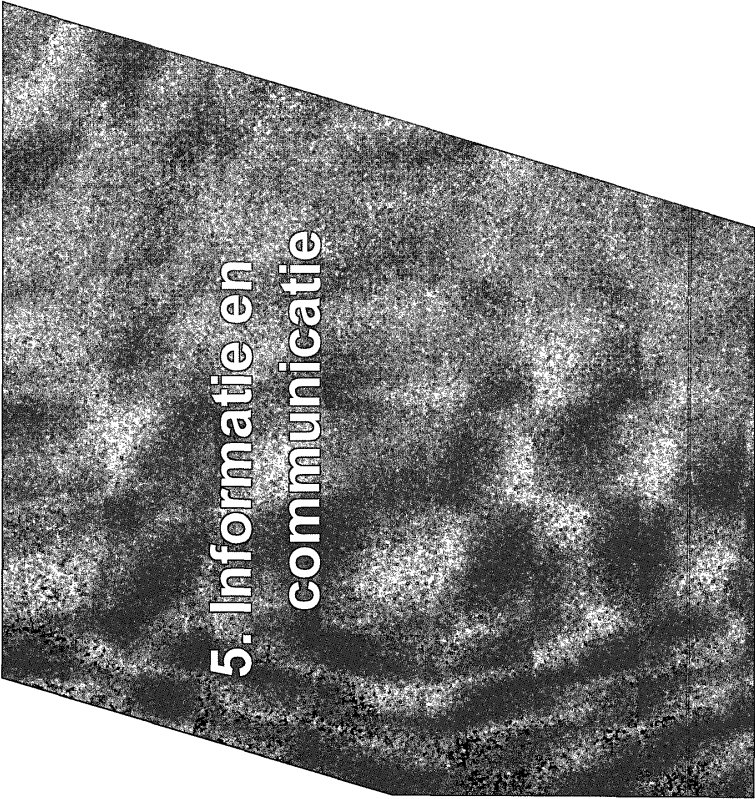
Ten tijde van het onderzoek van KPMG werd na doorvragen duidelijk dat de EUR 25 per Mulder-feit niet alleen wordt toegewezen aan de medewerkers die bij de gemeente in dienst zijn, maar dat ook de Mulder-feiten die geschreven zijn door medewerkers die vanuit de politie zijn gedetacheerd ten gunste komen van de gemeente Groningen. De Opmaat naar het verbeterplan voorziet nog niet in de in het Uitvoeringsplan ontbrekende informatie over het type beschikkingen waarvoor de gemeente een vergoeding ontvangt. De gemeente heeft in 2012 over 52% van de (Mulder-)beschikkingen die geschreven zijn door medewerkers een vergoeding ontvangen. Ook hier geldt: indien de doelstelling van het verbeterplan luidt dat budgetneutraal gewerkt moet worden, dan moet hierop gestuurd worden.

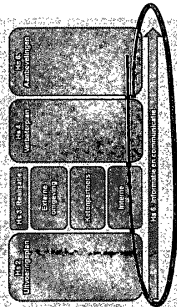
Verder geven wij u in overweging duidelijk beleid te formuleren ten aanzien van de inzet gericht op Wet Mulder feiten, dit in het licht van het feit dat hier ten dele een vergoeding voor wordt ontvangen. Ongeacht de keuze, toezicht en handhaving 'kost geld'.

Op welke wijze wordt invulling gegeven aan de problemen met betrekking tot identiteit en cultuur?

Ons is aangegeven dat één van de oorzaken van de problemen binnen Stadstoezicht is dat er onvoldoende aandacht is geweest voor het neerzetten van de identiteit van de organisatie. Mede als gevolg hiervan zijn de beoogde veranderingen onvoldoende van de grond gekomen. Ondanks dat in de 'Opmaat naar het verbeterplan' wel wordt aangegeven dat Stadstoezicht zich in de toekomst wil richten op de aansluiting met de gebiedsgerichte werkwijze van de politie en versterking van de lokale driehoek, is ons niet voldoende duidelijk geworden op welke wijze aan het 'identiteitsprobleem' van Stadstoezicht invulling gegeven gaat worden. Kritische onderdelen zijn hierbij het vermogen om en acceptatie van 'SMART'-sturing' bij Stadstoezicht.

Ons advies is om de gebiedsoriëntatie sterker naar te zetten en te laten aansluiten bij de politie, mogelijkwerijs in een wat meer geformaliseerde setting.





5. Informatie en communicatie

In dit hoofdstuk wordt een uiteenzetting gegeven van de constatering met betrekking tot informatie en communicatie in de periode vanaf de start van Stadstoezicht tot en met het heden.

Voortvarendheid van handelen met betrekking tot het signaleren van problemen.

Wij komen tot de conclusie dat de voortvarendheid van handelen met betrekking tot de problemen binnen Stadstoezicht tekort heeft geschooten. Bijgaand volgt een beknopte reconstructie (gebaseerd op de gehouden interviews en documentstudie).

- April 2011: Vaststellen van het Uitvoeringsplan voor de vakdirectie Stadstoezicht;
 - Juni 2011: De oprichting van Stadstoezicht is een feit;
 - September 2011: Stadstoezicht is operationeel actief;
 - April 2012: De toenmalig vakdirecteur Stadstoezicht benoemt de problemen binnen Stadstoezicht aan zijn GMT lid (8 maanden na het operationeel worden van Stadstoezicht);
 - Juli 2012: De toenmalig vakdirecteur Stadstoezicht schrijft notitie waarin de problematiek binnen Stadstoezicht uiteengezet wordt;
 - September 2012: Het GMT geeft de opdracht voor een analyse van de problemen bij Stadstoezicht aan dhr. Eekma;
 - December 2012: Dhr. Eekma rapporteert zijn bevindingen;
 - Februari 2013: Dhr. Tuithof treedt in dienst als beoogd opvolger van de toenmalig vakdirecteur (die eind 2013 met pensioen gaat);
 - April 2013: Het document 'Opmaat naar het verbeterplan' is gereed;
 - Oktober 2013: Beoogde datum voor het bepalen van de richting van Stadstoezicht.
- Op basis van de reconstructie wordt geconcludeerd dat het traject tussen het signaleren van de problematiek en de keuze voor het toekomstscenario 18 maanden (april 2011 - oktober 2013) lijkt te gaan duren. Gedurende dit traject hebben meerdere besprekingen over budgetneutraliteit van Stadstoezicht plaatsgevonden in de Raadscommissie Financiën en Veiligheid, te weten:
- De voortgang van de opzet van Stadstoezicht in november 2009;
 - Het concept uitvoeringsplan van Stadstoezicht in november 2010;
 - De fractiekosten van parkeerpollitie naar gemeente in april 2011;
 - De gemeenteroeping in 2011;
 - Het handavingsprogramma van Stadstoezicht in september 2012;
 - De ontwikkelingen van Stadstoezicht in maart 2013.

Hierbij is de nuance op zijn plaats dat sinds februari 2013 diverse acties zijn ondernomen om verbeteringen aan te brengen.

Hier is de opmaat naar het verbeterplan (gedateerd van april 2013) een belangrijk voorbeeld van. De besluitvorming lijkt in oktober zijn beslag te gaan krijgen. Vervolgens start het vervolgtraject waarin de gekozen route tot uitvoer moet worden gebracht. Het ontbreekt tot op heden (mede doordat het plan van aanpak nog niet gereed is) aan een scherp inzicht wanneer de gestelde ambities van Stadstoezicht gerealiseerd zijn. De belangrijkste gestarte projecten vanaf 1 februari 2013 zijn:

- Samenvoeging VT&H taken in de gemeente (vanaf 2012);
- Professionaliseren vergunningverlening evenementen (maart 2013)
- Samenvoeging centraal meldpunt evenementen en juridische administratie (maart 2013);
- Volgsysteem standplaats vergunningen, meldingen en klachten (maart 2013);
- Onderzoek scenario's markt en kermis (april 2012);
- Stageproject Alfacollege (april 2013);
- P&C Cyclus (mei 2013);
- Analyse straat parkeren en handhaving Stadstoezicht (mei 2013);
- Winkelboas (juni 2013);
- Professionalisering gemeentelijke evenementenorganisatie.

Initiële Uitvoeringsplan Stadstoezicht te beperkt voor besluitvorming

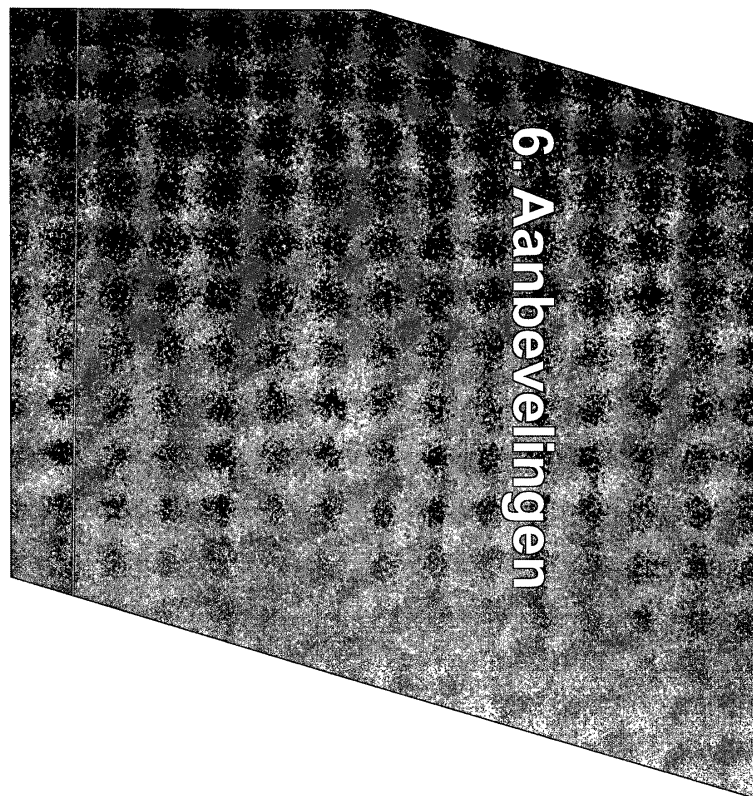
Het initiële Uitvoeringsplan is ons inziens van onvoldoende niveau geweest voor de besluitvorming. Een toelichting op (belangrijke) posten en veronderstellingen in de begroting ontbreekt, er is geen rekening gehouden met aanvullend toegewezen taken en de tekorten op de begroting.

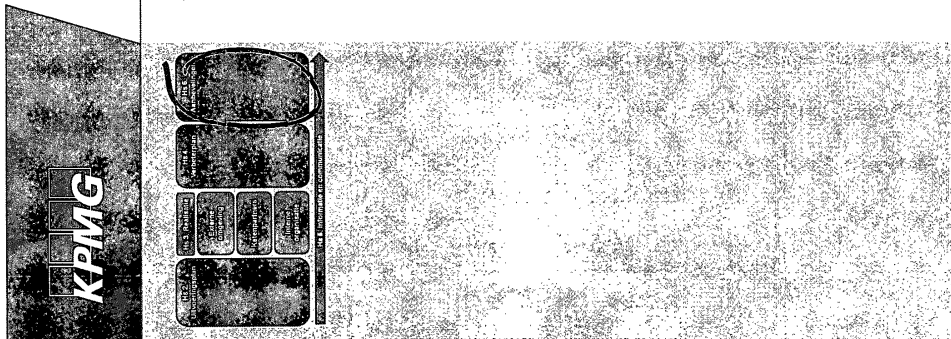
Aandacht voor planning

In de 'Opmaat naar het verbeterplan' komt nog onvoldoende tot uitdrukking wanneer beoogd wordt de (sub)doelstellingen te realiseren.

Managementinformatie is onvoldoende ingericht op bewaking van- en bijsturing op de begroting

Zie hoofdstuk 3 voor een nadere toelichting.





6. Aanbevelingen (1)

In dit hoofdstuk gaan wij in op de overwegingen die wij willen meegeven ten aanzien van de bevindingen in de voorgaande hoofdstukken.

Wij maken hierbij onderscheid in:

- Aanbevelingen met betrekking tot Stadstoezicht (hfd. 6.1) en
- Aanbevelingen gericht op toekomstige organisatieveranderingen, in algemene zin, (hfd. 6.2)

6. Aanbevelingen (2)

6.1 Aanbevelingen met betrekking tot Stadstoezicht

Voor Stadstoezicht hebben we de volgende aanbevelingen:

- **Het maken van gerichte keuzes en het aanbrengen van focus**
Het aanbrengen van focus door middel van het maken van gerichte keuzes en het bepalen van SMART-geformuleerde doelstellingen is noodzakelijk om duidelijkheid te creëren (voor zowel de interne organisatie binnen Stadstoezicht als daarbuiten (overige onderdelen binnen de gemeente en ketenpartners). Vragen die ons inziens beantwoord dienen te worden zijn onder meer:
 - Als de opbrengsten uit handhavingstaken een significant deel uitmaken van de begroting, hoe gaat hierop worden gestuurd?
 - Als (deels) gekozen wordt voor een re-integratiedoelstelling, wat is dan in aanvulling op de huidige organisatie noodzakelijk om hier op een goede manier invulling aan te geven en hoeveel middelen zijn hiervoor nodig? Ook keuzes ten aanzien van het beleid rondom de Wet Mulder en de wijze waarop gebiedsoriëntatie is vorm gegeven zijn voorbeelden waarbij aanscherping noodzakelijk, dan wel een keuze gemaakt moet worden
 - **Het professionaliseren van de informatievoorziening**
Gegeven de keuze uit de voorgestelde varianten en de daaruit bepaalde richting, is het van belang om de informatievoorziening zodanig in te richten dat tijdig en transparant inzicht ontstaat in de mate van realisatie van de (financiële) doelstellingen. Wij geven hierbij in overweging om structureel een overzicht met risico's (zo veel mogelijk gekwantificeerd) en daaruit voortvloeiende acties op te nemen in de periodieke managementinformatie.
 - **Een vervolgluitbreiding van de 'Opmaat naar het verbeterplan'**
Wij adviseren u om een uitspraak te doen over de kerntaken, te weten re-integratie en/of 'bonnetfabriek', om vervolgens vaart te maken met het opstellen en uitvoeren van het verbeterplan. Het is van belang om voor de komst van het Shared Services Center de bedrijfsvoering op orde te hebben. In de 'Opmaat naar het verbeterplan' c.q. het daaropvolgende verbeterplan, dient in ieder geval aandacht te zijn voor de volgende punten:
 - Het SMART maken van doelstellingen.
 - Een GAP-analyse (het in beeld brengen van de huidige situatie en de toekomstige situatie en de verschillen daartussen).
- Dit helpt bij het maken van de keuzes om de doelstellingen te realiseren
- Wij geven in overweging om aandacht te besteden aan:

- Management en organisatie: operationaliseren van ambities en doelen en het bepalen van het te voeren beleid (en handhavingprogramma).
 - Managementinformatie: welke informatie is er gegeven de gestelde doelstellingen nodig om te beoordelen welke prestaties er zijn geleverd?
 - Personeel: welke kwaliteit en capaciteit is benodigd gegeven de gestelde doelen? Welk niveau wordt vereist van stadswachten? Moeten BOA's worden opgeleid tot meer integrale handhaving? Behouden zij hun eigen specialisme? Of worden BOA's in principe ingezet voor alle taken?
 - Processen: het op effectieve en efficiënte wijze inrichten van processen is een belangrijke randvoorwaarde voor het voeren van een professionele bedrijfsvoering en het realiseren van gestelde ambities.
 - Ketenpartners: wij geven in overweging om per ketenpartner een analyse te maken van de afhankelijkheden en eventuele kwetsbaarheden om van daaruit oplossingsrichtingen uiteen te kunnen zetten en in goed overleg afspraken te maken.
 - Middelen: welke middelen zijn noodzakelijk om de gestelde ambities te realiseren en welke keuzes kunnen hierin gemaakt worden?
- Het opstellen van een milestoneplanning: wij geven in overweging om op basis van de inzichten uit de GAP-analyse een milestoneplanning op te stellen zodat op gestructureerde wijze inzicht wordt gegeven in wanneer welke activiteiten uitgevoerd worden, wanneer (sub)doelen gerealiseerd worden en wanneer en waarvoor welke middelen worden uitgegeven.
- Risicoanalyse: wij geven in overweging om een gestructureerde risicoanalyse uit te voeren waarbij kwetsbaarheden en risico's zo veel mogelijk kwantitatief in beeld worden gebracht.
 - Impactanalyse: wij geven in overweging om een impactanalyse uit te voeren waarbij voor zowel de belangrijke baten en lasten en/of (afhankelijk van gemaakte keuzes) de re-integratieambities een worst- en bestcasescenario wordt uitgevoerd.
- Het opstellen van een totale begroting voor de afdeling, dit als aanvulling op het inzicht in structurele en incidentele tekorten

6. Aanbevelingen (3)

- **Onderbouwing van de aanvullende middelen in de 'Opmaat naar het verbeterplan'** zijn op onderdelen beperkt

In de 'Opmaat naar het verbeterplan' is een uiteenzetting gegeven van de noodzakelijke basiscapaciteit (gegeven de oorspronkelijke doelstellingen bij de oprichting van Stadstoezicht) en per variant wordt een uiteenzetting gegeven van de structurele en incidentele financiële consequenties. Hierbij wordt het structurele tekort geraamd op EUR 540.000 in 2014 tot EUR 620.000 in 2016.

De toelichting op de incidentele bijdrage van EUR 250.000 voor de extra capaciteit in variant 1 (het betreft een incidentele bijdrage t/m 2016) is beperkt. Er wordt geen gedetailleerde uiteenzetting gegeven wanneer en waarvoor deze middelen worden ingezet.

- Is er voldoende rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen? In de 'Opmaat naar het verbeterplan' wordt een mogelijkheid vermeld om parkeerhandhaving volgens het Amsterdams model te organiseren. Hierbij vindt handhaving plaats met behulp van een nieuwe technologie zoals kenteken-parkeren en mobiel scannen.

In de 'Opmaat naar het verbeterplan' zou ons inziens, naast het vermelden van de aanvullende middelen, ook informatie opgenomen dienen te worden over de inzet ervan en de mate van zekerheid dat beoogde (organisatorische) resultaten ook daadwerkelijk behaald zullen worden.

- **Betrek uitkomsten van lopend onderzoek P+R-beleid in planvorming**

Met de uitkomsten van het lopende onderzoek naar het P+R-beleid kan een op feiten gebaseerde analyse tot aanscherping van het verbeterplan leiden. Er is nu nog te veel gebaseerd op aannames.

- **Intensiveren (en formaliseren) afspraken ketenpartners**

Wij geven in overweging om de huidige procesgang en werkwijze met ketenpartners (onder meer het Parkeerbedrijf, SoZa/Me, VZN) te analyseren (waar gaat het goed en waar kan het beter) en gerichte afspraken te maken om de samenwerking verder te professionaliseren. Daar waar noodzakelijk adviseren wij afspraken te formaliseren (d.m.v. een contract/SLA).

- **Beoordeel huidige hiërarchische structuur (tijdelijk tot 1 januari)**

Om het nieuwe hoofd Stadstoezicht voldoende ruimte te geven voor verandering zijn er tot 1 januari 2014 tijdelijke rollen en bevoegdheden neergezet. We geven u in overweging of deze situatie niet langer gehandhaafd zou moeten blijven om voldoende ruimte te blijven bieden.

- **Overgang naar SSC is in huidige situatie niet zonder risico**

In algemene zin geldt dat wanneer afdelingen of processen worden overgedragen naar een SSC een van de succesfactoren is de mate van 'in control' zijn bij de fase van overgang. Kijkend naar de afdeling Stadstoezicht is het van belang dat de noodzakelijke en verwachte managementinformatie helder zijn zodat hiermee de vraagstelling naar SSC helder wordt.

- **Neem actuele ontwikkeling mee in het verbeterplan**

Op 1 juli heeft minister Opstelten de Kamer een brief gestuurd, relevante punten hierin zijn in ieder geval:

Flexibiliteit inzet van toezicht en handhavers vergroten

Naast de BOA's die een gemeente in vaste dienst heeft voor toezicht en handhaving in de openbare ruimte, kan er behoefte zijn aan (tijdelijke) extra capaciteit om piekmomenten en ziekte van eigen personeel op te vangen, gemeenten kunnen deze extra capaciteit realiseren met regionale samenwerking, maar ook door het inhuren van particuliere boa's. Met ingang van 1 januari 2014 zal minister Opstelten van Justitie toestaan dat gemeenten particuliere BOA's inhuren voor het gehele Domein I Openbare ruimte

Samenwerking tussen politie en boa's versterken

Een goede samenwerking in de openbare ruimte tussen politie en gemeentelijke boa's is cruciaal voor effectief toezicht en handhaving in de openbare ruimte. Aangezien ze in elkaars verlengde opereren en in dezelfde openbare ruimte actief zijn, is een intensieve onderlinge samenwerking en informatie-uitwisseling essentieel. Artikel 4 BBO wordt gewijzigd met het oog op het laten vervallen van de landelijke toetsing op noodzaak van uitbreiding van het aantal gemeentelijke boa's Openbare ruimte. Deze toetsing zal in de driehoek plaatsvinden.

6. Aanbevelingen (4)

6.2 Aanbevelingen gericht op toekomstige organisatieveranderingen, in algemene zin

■ Het organiseren van een kritische tegenkracht

Wij geven in overweging om bij toekomstige plan- en besluitvorming voldoende kritische tegenkracht te organiseren. Een (extern) deskundige dient te beschikken over meedenkende en adviserende capaciteiten en – misschien nog wel belangrijker – moet een luis in de pels zijn daar waar de situatie erom vraagt. Hiermee wordt bedoeld dat deze deskundige gefocust dient te zijn op onrealistische doelstellingen en veronderstellingen, en hierover kritische vragen stelt.

Belangrijk is om zekerheid te krijgen over de realistisch vertrekpunt (al dan niet voorzien van een 'bruidsschat') en een realiseerbare doelstelling voor de komende jaren.

■ Zorg voor een gedegen en goedonderbouwde begroting

In het verlengde hiervan willen wij specifiek de aandacht vragen voor het zorg dragen van een goede en gedegen begroting. Een sluitende begroting waar geen goed onderbouwde 'onderliggers' bij zitten dient eigenlijk niet vastgesteld te worden. Met name op de uitgangspunten van de begroting dient de verdieping gezocht te (kunnen) worden.

Tevens is het van start gaan met een (sluitende) begroting met hierin taakstellingen zonder verdere invulling erg kwetsbaar, veelal omdat de periode tussen vaststelling van de begroting en de resterende periode voor het realiseren van deze taakstelling vaak tekort is (gebleken).

■ In kaart brengen van de consequenties van aanvullende taken

Wij geven in overweging om bij toekomstige uitbreiding van aanvullende taken vooraf een gedegen analyse te maken van de impact. Hierbij dient onder meer aandacht te zijn voor:

• de kwaliteit van de toekomstige taken en de eventuele impact daarvan op de bestaande organisatie (bij bijvoorbeeld het overnemen van taken waarbij het niveau van uitvoering ondermaats is

• de impact op de reeds vastgestelde doelstellingen (en het eventueel tijdig bijsturen indien de situatie daarom vraagt)

• de impact op de organisatie inrichting (wordt de span of control niet te groot?)

• de impact op de financiële doelstellingen (en het tijdig management van verwachting indien noodzakelijk)

• de informatievoorziening (de herinrichting van de planning & control cyclus)

■ Focus op doelstelling SSC

Wij geven in overweging om bij de ontwikkeling van het SSC gericht stil te staan bij de ambities. Wat wordt het doel van het SSC? Is de reden van het vormgeven van het SSC het verhogen van de kwaliteit of een reductie van de kosten? Of wellicht een combinatie?

Onze ervaring bij het oprichten van SSC's is dat een combinatie in veel gevallen (te) ambitieus is. En zeker op korte termijn. Indien het beoogde doel van de oprichting van het SSC betrekking heeft op het verhogen van de kwaliteit van de output dan is het niet ondenkbaar dat de kosten (met name in de beginfase) zullen stijgen.

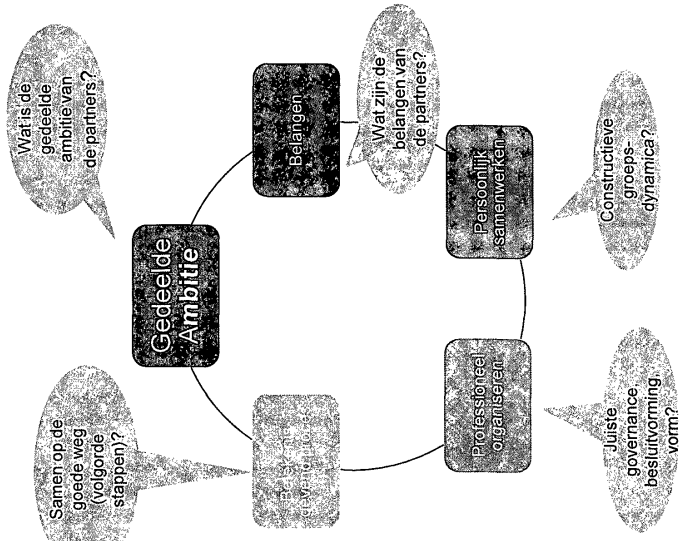
Ook hiervoor geldt derhalve, wees realistisch in de verwachtingen.

Verder is onze ervaring dat bij een transitiefase er een aantal kritische momenten ontstaan. De periode vlak voor het 'turn key moment' levert vaak kwetsbare situaties op voor de processen met het karakter 'going concern'. Dit geldt eveneens voor de periode vlak na het 'turn key moment'. In deze tweede fase zijn er additioneel ook nog risico's die horen bij het opstarten van de nieuwe situatie. Ons advies is om dergelijke risico's goed in beeld te hebben en de juiste acties hieraan te koppelen.

Om adequaat te kunnen handelen (in onvoorziene situaties) is het van belang de leidinggevende posities tijdig ingevuld te hebben en geen periode van 'vacuüm' te laten ontstaan.

Daar waar er sprake is van 'overgang van administraties' is het van belang te zorgen voor een situatie van 'huis op orde' alvorens er tot migratie wordt overgegaan. Dit klinkt logisch, maar valt in de praktijk, achteraf, vaak tegen.

6. Aanbevelingen (5)



Een samenhangende kijk op samenwerking

Tijdens het onderzoek naar het ontstaan van de problematiek bij Stadstoezicht is ons opgevallen dat niet altijd voldoende is stilgestaan bij de condities voor een succesvolle samenwerking. In dit rapport is vrij uitgebreid stilgestaan bij de organisatie van Stadstoezicht (sturen op doelen en realisatie van resultaat). In de figuur links staan echter nog een aantal elementen die van belang . Alle elementen hebben betrekking op samenwerking en zijn van belang bij toekomstige organisatieveranderingen:

- = **Gedeelde ambitie**

Het is belangrijk om de mate van gedeelde ambities te bespreken en ook de belangen en de waarde van de ambitie voor de sleutelspelers, zodat onduidelijkheden van samenwerking voorkomen kunnen worden. Door Stadstoezicht is geen duidelijke keuze gemaakt in de na te streven doelen, waardoor een tegenstrijdigheid is ontstaan. Daar komt bij dat onduidelijkheid ontstond over de ambitie 'integraal werken' voor alle betrokkenen. Is het de bedoeling dat elke medewerker generalist wordt of blijft er specialisme?

- = **Belangen**

Voor een goede samenwerking is het van belang om te bepalen in hoeverre samenwerking een waarde creëert voor alle partners. In de uitvoeringsfase bij Stadstoezicht hadden politie, Veiligheidszorg Noord, RO/EZ en de Milieudienst de dialoog met elkaar moeten aangaan over hun belangen in deze samenwerking.

- = **Persoonlijk samenwerken**

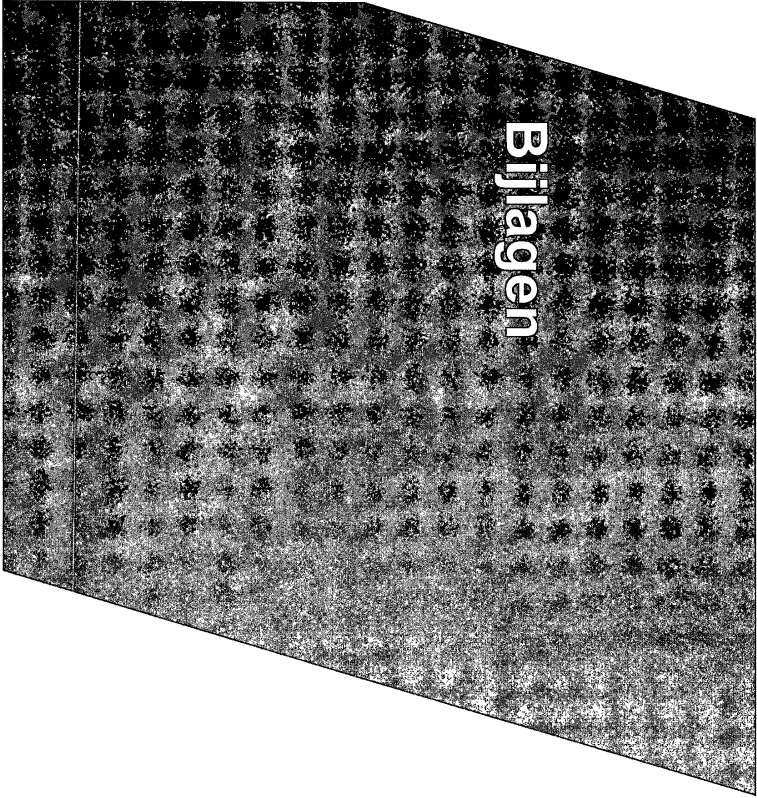
Bij de realisatie van de doelen van Stadstoezicht is veel gevraagd van medewerkers die mogelijk niet beschikken over het vermogen dat te realiseren. Het was goed geweest voortgaand aan de implementatie in kaart te brengen in welke mate deze groep begeleiding nodig zou zijn bij de uitvoering van hun werkzaamheden.

- = **Betekenisgevend proces**

Voor een succesvol verloop van de werkzaamheden van Stadstoezicht was het goed geweest afspraken te maken over de mate waarin sprake is van doordachte fasering en timing, de balans tussen inhoudelijke en procesmatige aandacht voor samenwerking en de mate waarin sprake is van heldere rolverdeling en procesregie

Bron: Leren samenwerken tussen organisaties, door Edwin Kaats & Wilfried Ophelij

© 2013 KPMG Accountants N.V. Alle rechten voorbehouden.





Bijlage I
Opdrachtbrief

De opdrachtbrief is separaat bijgevoegd.



Bijlage II
Belangrijkste bronnen van informatie

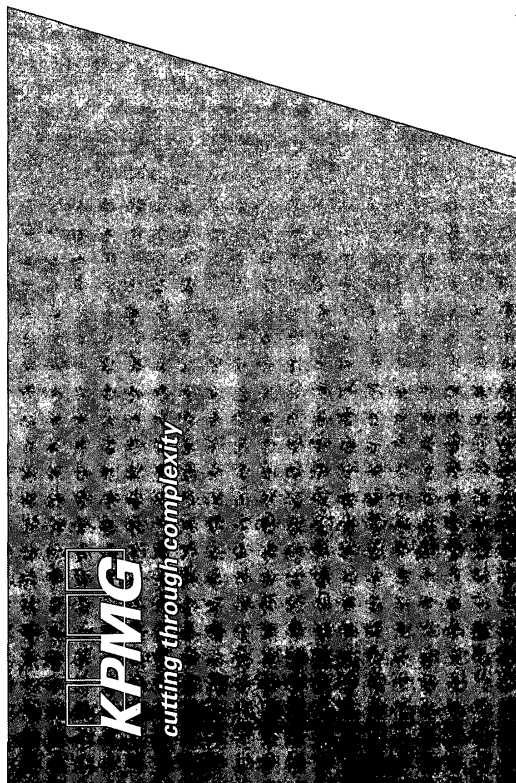
Geïnterviewde personen en Documentstudie

In het kader van de opdracht hebben wij de volgende medewerkers geïnterviewd:

- **Maarten Ruys**, gemeentesecretaris gemeente Groningen;
- **Mieke Kortbeek**, directeur Stadsbeheer
- **Hans Tuijthof**, beoogd afdelingshoofd Stadstoezicht
- **Ben Bosch**, kwartiermaker en vakdirecteur Stadstoezicht
- **Henriette Wassink**, controller Stadsbeheer
- **Herald de Vries**, financieel consultant Stadsbeheer
- **Rija Blaauw**, beleidsmedewerker Bestuursdienst
- **Koen Eekma**, hoofd S&O Bestuursdienst

In het kader van de opdracht hebben wij de volgende documenten bestudeerd:

- AEF rapportage: "Toezicht en handhaving in de openbare ruimte Gemeente Groningen", 10 januari 2008
- Memo van de Bestuursdienst aan de afdeling S&O, "Budgetneutraal? Opbrengsten Vakdirectie Handhaving, 25 maart 2009
- Collegebesluit van 11 april 2011 met het onderwerp 'Uitvoeringsplan vakdirectie Stadstoezicht'
- Het Handhavingprogramma Stadstoezicht 2012
- De analyse Stadstoezicht van 25 juli 2012
- De analyse Stadstoezicht van 13 december 2012 van de onderzoeksgroep: Marjan van der Weij, Leo Flooren en Koen Eekma
- Collegebesluit van 15 januari 2013 met het onderwerp 'Ontwikkelingen Stadstoezicht'
- Aanvraag extra beleidsmiddelen, risico's en ontwikkelingen, 6 maart 2013 (notitie aan MT Stadsbeheer, van Thoos van der Hem)
- De afspraken over de werkwijze van Stadstoezicht van 25 maart 2013
- Het discussievoorstel van 12 april 2013 met het onderwerp 'Ontwikkelingen Stadstoezicht Vervolg'
- De bijlage bij het collegevoorstel 'Ontwikkelingen Stadstoezicht vervolg' van april 2013: 'Opmaat naar het verbeterplan' Stadstoezicht
- De brief van 3 mei 2013 van het college aan de Raad met het onderwerp 'Informatie vervolg Stadstoezicht'
- De brief van het college aan de Raad van 22 mei 2013 met het onderwerp 'Resultaat bespreking 'Informatie Stadstoezicht vervolg'
- Format aanvraag extra beleidsmiddelen, risico's en ontwikkelingen (onderbouwing bij tekorten in 'Opmaat naar het verbeterplan')
- Kadernota re-integratie/participatie Gemeente Groningen 'Actief in goede banen', 6 oktober 2011



© 2013 KPMG Accountants N.V., ingeschreven bij het handelsregister in Nederland onder nummer 33263683, is een dochtermaatschappij van KPMG Europe LLP en lid van het KPMG-netwerk van zelfstandige ondernemingen die verbonden zijn aan KPMG International Cooperative ('KPMG International'), een Zwitserse entiteit. Alle rechten voorbehouden.

De naam KPMG, het logo en 'cutting through complexity' zijn geregistreerde merken van KPMG International.

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering		Registratienr.	BD 13.3810581
Raadscommissie	Financiën en Veiligheid	Datum B&W besluit	13-08-2013
Datum raadscommissie		Portefeuillehouder	burgemeester
Bijlagen	2	Steller	G. Urban/R. Blaauw
		Telefoon	7645
		E-mail	gerrit.urban@groningen.nl

Onderwerp

Wijziging APVG nieuwe Drank- en Horecawet

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 vast te stellen;
- II. de Verordening beperking drankverstrekking in te trekken;
- III. deze besluiten in werking te laten treden op de dag na bekendmaking en bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeenteblad.



Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

2

(Publieks-)samenvatting

Op 1 januari 2013 is de nieuwe Drank- en Horecawet (DHW) in werking getreden. Deze wet geeft gemeenten de mogelijkheid om aanvullende regels op te nemen in het lokale horecabeleid. In de nota Invoering nieuwe Drank- en Horecawet 2013 worden daarvoor voorstellen gedaan. Zo wordt de raad voorgesteld in de APVG regels op te nemen over beperking van drankverstrekking tijdens evenementen (ter vervanging van de Verordening beperking drankverstrekking).

Om oneerlijke mededinging door paracommerciële instellingen te voorkómen zijn gemeenten verplicht om vóór 1 januari 2014 hierover regels op te nemen. Hiervoor wordt op dit moment aangesloten bij de huidige voorwaarden van de Drank- en Horecavergunning en de bestuursreglementen van de inrichtingen. In overleg met de accommodatiebesturen zullen later regels ontwikkeld worden voor het gebruik van paracommerciële inrichtingen voor particuliere feesten en partijen (uitkomst daarvan in de loop van 2014 verwacht).

Inleiding

De nieuwe Drank- en Horecawet (DHW) geeft gemeenten mogelijkheden en verplichtingen om aanvullende regels op te nemen in het lokale horecabeleid. Ter voorkoming van alcoholmisbruik door jongeren geeft de wet de gemeenten mogelijkheden in handen om hiervoor regels te stellen. Ter voorkoming van oneerlijke mededinging door paracommerciële instellingen zijn gemeenten verplicht hiervoor regels te stellen, die afgestemd kunnen worden op de lokale situatie. Een paracommerciële instelling is een instelling die zich naast activiteiten van recreatieve, sportieve, sociaal-culturele, educatieve, levensbeschouwelijke of godsdienstige aard richt op de exploitatie in eigen beheer van een horecabedrijf. In dit voorstel zullen hiervoor voorstellen worden gedaan.

Beoogd resultaat

Met dit voorstel wordt beoogd de implementatie van de keuzemogelijkheden en verplichtingen uit de nieuwe Drank- en Horecawet 2013. Daarmee wordt beoogd alcoholgebruik onder jongeren tegen te gaan evenals het voorkómen van oneerlijke mededinging door paracommerciële instellingen.

Kader

De Drank- en Horecawet 2013 en de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009.

Argumenten/afwegingen

Zie Notitie Invoering nieuwe Drank- en Horecawet.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

De voorstellen zijn besproken met de Koninklijke Horeca Nederland en de politie.

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

3

Financiële consequenties

Aan dit voorstel zijn geen financiële consequenties verbonden, aangezien de wijzigingen in de vergunningverlening en de toezicht en handhaving met de huidige ambtelijke capaciteit zal moeten worden uitgevoerd.

Realisering en evaluatie

Na inwerkingtreding van de bepalingen in de APVG kan hieraan uitvoering worden gegeven.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,

drs. M.A. (Maarten) Ruys

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

BIJLAGE

INVOERING NIEUWE DRANK- en HORECAWET 2013.

1. Inleiding.

De nieuwe Drank- en Horecawet (DHW), die per 1 januari 2013 in werking is getreden, geeft gemeenten de mogelijkheid om aanvullende regels op te nemen in het lokale horecabeleid. In deze nota, die tot stand is gekomen is in nauwe samenwerking tussen BSD, HVD, RO/EZ en politie, worden daarvoor voorstellen gedaan. De conceptversie is tevens besproken met vertegenwoordigers van KHN. De daarbij geplaatste kanttekeningen zijn in deze nota verwerkt.

De voorgestelde aanvullende regels zullen opgenomen worden in de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen (APVG). Bijgevoegd is daarom betreffende wijzigingsverordening van de APVG.

2. De nieuwe Drank- en Horecawet

De doelstellingen van de nieuwe DHW zijn alcoholmatiging, met name onder de jeugd, en het effectief terugdringen van alcoholgerelateerde overlast en verstoring van de openbare orde. Verder nemen door wijziging in de vergunningverlening de administratieve lasten voor de ondernemer af.

Ten opzichte van de oude wetgeving zijn de belangrijkste wijzigingen de volgende:

- a. *de burgemeester is het bevoegd orgaan voor vergunningverlening en toezicht.*
Dit was het college van burgemeester en wethouders voor wat betreft de vergunningverlening en de Minister (uitvoering door VWA) voor de handhaving.
- b. *jongeren onder de 16 jaar (per 1 januari 2014 wordt die leeftijdsgrens verhoogd naar 18 jaar) mogen op de openbare weg en in horecabedrijven niet in het bezit zijn van alcohol of alcohol consumeren.*
Dit is in de nieuwe DHW expliciet strafbaar gesteld.
- c. *de gemeente is verplicht om in een verordening de alcoholverstrekking in paracommerciële horecabedrijven te reguleren.*
In de oude wet was dit een bevoegdheid, nu is het een verplichting.
- d. *de gemeenteraad kan in verordening aanvullende eisen stellen aan bepaalde inrichtingen en/of inrichtingen in een bepaald gebied en detailhandel.*
Het gaat dan om bijvoorbeeld leeftijdsgrenzen voor de bezoekers en happy hours en prijsacties.
- e. *uitbreiding handhavingsinstrumentarium.*
De nieuwe DHW bevat een aantal nieuwe handhavingsinstrumenten zoals bijvoorbeeld schorsing van de vergunning en de mogelijkheid om aan de detailhandel, bij verkoop van alcohol aan jongeren onder de 16 jaar (per 1 januari 2014 wordt die leeftijdsgrens verhoogd naar 18 jaar), een tijdelijk verkoopverbod op te leggen.
- f. *vereenvoudiging van het vergunningstelsel.*
Bij wisseling van de leidinggevenden in een horecabedrijf hoeft voortaan geen nieuwe vergunning meer aangevraagd te worden.

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

3. De situatie in de gemeente Groningen

a. Alcoholverstrekking

In de gemeente Groningen zijn ca. 600 horecainrichtingen gevestigd. Een groot deel daarvan is geconcentreerd in de binnenstad en voor een belangrijk deel sterk op studenten en jongeren gericht.

Met name op de zgn. stapavonden trekt het uitgaansgebied in de binnenstad ook veel bezoekers van buiten de gemeente Groningen.

Evenementen en alcoholverstrekking zijn vaak ook nauw met elkaar verbonden. De gemeente heeft de ambitie om zich meer en meer te profileren als evenementenstad. In 2012 zijn 392 evenementenvergunningen verleend en zijn 157 meldingen van kleine (niet-vergunningplichtige) evenementen afgehandeld. In totaal zijn 157 ontheffingen voor het schenken van zwak-alcoholhoudende dranken op grond van artikel 35 van de oude Drank- en Horecawet verleend.

Alcoholverstrekking vindt ook plaats in sportkantines, buurthuizen, sociëteiten, enz. In 2012 beschikten 123 van deze paracommerciële inrichtingen over een drank- en horecaverunning (53 sportverenigingen, 14 studentenverenigingen en 56 buurthuizen/speeltuinverenigingen).

De detailhandel (supermarkten en slijterijen) vormt een belangrijk verkooppunt van alcoholhoudende drank. Alle inrichtingen die alcoholhoudende drank verkopen, dus ook supermarkten, hebben de plicht om de leeftijd van de klant te controleren. Uit landelijk onderzoek blijkt dat de naleving van dit voorschrift door met name supermarkten onvoldoende is. Of, en in hoeverre dat ook in Groningen het geval is, zal mogelijk kunnen blijken uit de resultaten van het toezicht op en de handhaving van de nieuwe DHW, taken die met inwerkingtreding van de nieuwe DHW overgegaan zijn van de VWA naar de gemeente. De VWA heeft namelijk geen gegevens over Groningen meer beschikbaar.

b. Alcoholgebruik onder jongeren

Uit het Jeugdgezondheidsonderzoek 2012 van de GGD blijkt dat het aantal jongeren onder de 16 jaar dat alcohol drinkt de afgelopen jaren is afgenomen. Met name in de lagere leeftijdsgroepen is sprake van een forse afname. Onder de oudere leeftijdsgroep, 16 jaar en ouder, neemt het 'bingedrinken', het drinken van grote hoeveelheden alcohol tegelijk, echter toe. Bijna 58% van de 16-18 jarigen zegt dit in de afgelopen maand te hebben gedaan.

Het alcoholgebruik is onder diverse groepen jongeren dus (nog steeds) te hoog en kan leiden tot ernstige gezondheidsschade en openbare orde- problematiek. In december 2012 heeft de raad daarom de kadernota "Aanpak overmatig alcoholgebruik jongeren 2013-2016" ("de maat is vol") vastgesteld. Die nota gaat vooral in op de preventieve aanpak van het overmatig alcoholgebruik onder jongeren, maar wijst ook op het belang van de mogelijkheden die de nieuwe DHW de gemeente biedt om paal en perk te stellen aan de verstrekking van alcoholhoudende drank aan jongeren en met name ook aan het toezicht daarop.

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

4. Voorstellen voor nieuw/aanvullend gemeentelijk horecabeleid

De nieuwe DHW maakt het mogelijk om op een aantal punten aanvullende regels in het lokale horecabeleid op te nemen. Het gaat dan met name om regels betreffende de toegangsleeftijd tot horecabedrijven en het stellen van eisen aan zgn. happy hours en prijsacties. De invoering van op deze aspecten gerichte lokale regelgeving is een logische vervolgstap op de in de kadernota "Met mate, aanpak overmatig alcoholgebruik jongeren 2013-2016" (december 2012) verwoorde ambitie van de gemeente om de negatieve gevolgen van alcoholgebruik op de gezondheid te beperken, voornamelijk waar het betreft de schadelijke effecten bij jongeren.

4a. Mogelijkheid tot invoering leeftijds grenzen

Artikel 25b van de nieuwe Drank-Horecawet luidt:

- 1. Bij gemeentelijke verordening kan worden verboden dat in horecalokaliteiten en op terrassen bezoekers worden toegelaten beneden een bij die verordening te bepalen leeftijd welke echter niet hoger mag zijn dan 21 jaar.*
- 2. Bij zodanige verordening kan worden bepaald dat:*
 - a. het verbod slechts geldt voor horecalokaliteiten en terrassen van een bij die verordening aangewezen aard, in bij die verordening aangewezen delen van de gemeente of voor een bij die verordening aangewezen tijdsruimte;*
 - b. de leeftijd van de gene die wenst te worden toegelaten, wordt vastgesteld op de in artikel 20, vierde lid, bedoelde wijze.*

Artikel 25b geeft de gemeenteraad dus de bevoegdheid om in een verordening een leeftijds grens voor de toegang tot horecabedrijven en terrassen op te nemen. Dit kan zijn een algemeen toegangsverbod voor jongeren beneden een bepaalde leeftijd in de hele stad voor alle soorten horecabedrijven, maar het verbod kan ook beperkt worden tot nader te bepalen delen van de stad en/of tot nader te bepalen categorieën horecabedrijven en/of tot nader te bepalen tijdsruimten. Ook biedt het de mogelijkheid om een minimale toegangsleeftijd na een bepaald tijdstip in te voeren.

Vanuit gezondheidsoogpunt zou de invoering van een algemeen toegangsverbod voor jongeren beneden de 18 jaar te overwegen zijn. Het risico dat die jongeren in een horecabedrijf alcoholhoudende drank kunnen kopen zou dan tot een minimum beperkt worden. Dat risico is na 1 januari 2014 echter niet meer reëel, omdat er vanaf die datum geen alcoholhoudende drank meer verkocht mag worden aan jongeren beneden de 18 jaar. Verder geeft de politie aan te vrezen voor openbare orde problemen wanneer jongeren beneden de 18 jaar helemaal geen toegang meer hebben tot horecabedrijven en terrassen. Meer algemeen geldt dat de Drank- en Horecawet minimale leeftijds grenzen hanteert voor de verkoop van alcoholhoudende drank. Het invoeren van een minimum toegangsleeftijd voor horecabedrijven zou echter een veel strengere maatregel zijn; jongeren zouden dan ook voor de consumptie van niet-alcoholhoudende drank zich niet in een horecabedrijf of op een terras mogen bevinden.

Het uitgaansleven in de stad laat zien dat er zgn. stapavonden vaak tot in de late uren nog relatief veel jongeren in de horecabedrijven en vooral op straat aanwezig zijn. De politie heeft daarom geadviseerd om in de lokale regelgeving wel een bepaling op te nemen dat na een bepaald tijdstip (bijvoorbeeld 02.00 uur 's nachts) jongeren beneden de 18 jaar niet meer

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

toegelaten mogen worden in horecabedrijven. Dit zou eraan bij kunnen dragen dat jongeren eerder naar huis gaan en beperkt de mogelijkheid om “tot diep in de nacht” door te drinken. We hebben overwogen om het advies van de politie over te nemen. Maar KHN heeft aangegeven dat het invoeren van een toegangsverbod na een bepaald tijdstip voor jongeren beneden de 18 jaar voor de horecabranche een flinke verzwarende maatregel zou leveren. Het zou namelijk betekenen dat veel horecabedrijven die nu geen portiers hebben, die straks wel moeten hebben en dat betekent een flinke kostenpost voor de branche. Verder blijkt uit het advies van de politie dat zij de door hen voorgestelde maatregel vooral zien als een middel om de overlast van jongeren op straat tegen te gaan en niet zozeer als een middel om het alcoholgebruik onder jongeren te matigen. Overlastbestrijding is echter een doel dat buiten het kader van deze nota valt. Vanwege de kanttekeningen die bij het advies te plaatsen zijn nemen we het niet over.

Samenvattend stellen wij voor om in de lokale regelgeving **geen** minimumleeftijd voor de toegang tot horecabedrijven vast te leggen.

4b. Happy hours en prijsacties

De gemeente beschikte tot op heden niet over een juridisch instrument om paal en perk te stellen aan de zgn. happy hours en prijsacties. De nieuwe Drank- en Horecawet brengt daar verandering in met het nieuwe artikel 25d:

- 1. Bij gemeentelijke verordening kan het ter bescherming van de volksgezondheid of in het belang van de openbare orde worden verboden bedrijfsmatig of anders dan om niet alcoholhoudende dranken:
 - a. te verstrekken voor gebruik ter plaatse tegen een prijs die voor een periode van 24 uur of korter lager is dan 60% van de prijs die in de betreffende horecalokaliteit of op het betreffende terras gewoonlijk wordt gevraagd;*
 - b. aan te bieden voor gebruik elders dan ter plaatse tegen een prijs die voor een periode van één week of korter lager is dan 70% van de prijs die in het betreffende verkooppunt gewoonlijk wordt gevraagd.**
- 2. Bij zodanige verordening kan worden bepaald dat het verbod slechts geldt voor aanbiedingen en verstrekkingen van een bij die verordening aangewezen aard of in bij die verordening aangewezen delen van de gemeente.*

Gezien de inhoud van dit artikel zijn de mogelijkheden voor de gemeente om de happy hours en prijsacties te beperken niet ruim. Een verbod betreffende happy hours in de horeca kan alleen opgelegd worden voor acties die korter duren dan 24 uur en waarbij de prijs lager is dan 60% van de normale verkoopprijs in het betreffende horecabedrijf. Verder kunnen verkoopacties in de detailhandel alleen verboden worden indien het gaat om een actie van maximaal één week en de prijs lager is dan 70% van de normale verkoopprijs. De criteria die de DHW stelt aan de happy hours en prijsacties die in een gemeentelijke verordening verboden kunnen worden, met name de toetsing aan “de normale verkoopprijs”, maken dat de handhaving ervan moeilijk zal zijn. Verder bieden ook de in de wet gehanteerde tijdsruimten mogelijkheden om een verbod te omzeilen. De VNG adviseert daarom het verbod op prijsacties (stuntprijzen) niet op te nemen in de lokale regelgeving¹. De reden daarvoor is dat, om te kunnen bepalen of er sprake is van

¹ Ledenbrief VNG, 15 maart 2013, Nieuwe modelverordening Drank- en Horecawet

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

stuntprijzen, gemeenten moeten kunnen aantonen welke prijzen er gewoonlijk worden gevraagd in een bepaald verkooppunt. Daarvoor moeten de verschillende prijzen voor langere tijd zijn bijgehouden. Voor bier zijn bijv. erg veel en landelijk (vaak de grote supermarktketens) vastgestelde prijsacties. Het vaststellen van de periode en actiepercentages vergt veel inspanning en levert zodoende veel administratieve lasten voor de gemeente op. Bovendien is het de vraag of, als het een prijsactie van een landelijke supermarktketen betreft, het realistisch is een verbod op te leggen aan de lokale ondernemer.

De algemene doelstelling om het (overmatig) alcoholgebruik terug te dringen maakt het op zich wenselijk om een verbod op happy hours (artikel 25d DHW, sub a) en prijsacties (artikel 25d DHW, sub b) in de lokale regelgeving op te nemen. Echter, dan moeten het wel regels zijn die te handhaven zijn. Maar zoals hiervoor uiteengezet legt de DHW zodanige beperkingen aan de in te voeren verboden op, dat deze niet of nauwelijks te handhaven zullen zijn. En wij willen geen lokale regelgeving die enkel als signaalregelgeving kan worden beschouwd.

Verder geldt dat er, vanwege de beperkingen die de DHW aan een verbodsbepaling oplegt, ook nauwelijks gesproken kan worden van een reëel verbod op happy hours en prijsacties. Daarvoor zijn de criteria die de DHW aan een verbod stelt veel te eenvoudig te omzeilen.

Op grond van het voorgaande stellen wij voor op in de lokale regelgeving geen verbod op happy hours en prijsacties op te nemen.

4c. Beperking verkoop alcohol door horecabedrijven en detailhandel

De nieuwe Drank- en Horecawet geeft in artikel 25a de mogelijkheid om in een verordening vast te leggen dat alcoholverkoop door horeca en slijterijen gedurende een bepaalde tijd verboden wordt of aan beperkingen wordt onderworpen. Voor de detailhandel is een dergelijke mogelijkheid opgenomen in artikel 25c. Verder hoeft zo'n regeling niet voor de gehele stad te gelden en kan de geldigheid beperkt worden tot één of meerdere delen van de stad. Artikel 25a luidt:

- 1. Bij gemeentelijke verordening kan het bedrijfsmatig of anders dan om niet verstrekken van alcoholhoudende drank in inrichtingen worden verboden of aan beperkingen worden onderworpen.*
- 2. Bij zodanige verordening kan worden bepaald dat:*
 - a. het verbod slechts geldt voor inrichtingen van een bij die verordening aangewezen aard, in bij die verordening aangewezen delen van de gemeente of voor een bij die verordening aangewezen tijdsruimte;*
 - b. de burgemeester volgens bij die verordening te stellen regels voorschriften aan een vergunning als bedoeld in artikel 3 kan verbinden en de vergunning kan beperken tot het verstrekken van zwak-alcoholhoudende drank.*

Artikel 25c luidt:

- 1. Bij gemeentelijke verordening kan het bedrijfsmatig of anders dan om niet verstrekken van zwak-alcoholhoudende drank in of vanuit locaties als bedoeld in artikel 18, tweede lid, of artikel 19, tweede lid, onder a, worden verboden of aan beperkingen worden onderworpen. Een dergelijk verbod of beperking heeft slechts betrekking op een beperkte tijdsruimte.*
- 2. Bij zodanige verordening kan worden bepaald dat het verbod slechts geldt in bij die verordening aangewezen delen van de gemeente.*

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

De gemeente Groningen kent een “Verordening beperking drankverstreking”, vastgesteld in april 2009, op basis waarvan door de burgemeester de verkoop van alcoholhoudende drank door de horecabranche en detailhandel in nader te bepalen verpakkingsmaterialen tijdens grootschalige en risicovolle evenementen verboden kan worden. Een voorbeeld is de aanwijzing van de burgemeester dat tijdens Koninginnedag geen alcoholhoudende drank in glas of blik verkocht mag worden.

Ook kan de burgemeester op basis van die verordening een aanwijzing geven aan detailhandel en slijtersbedrijven dat tijdens grote en risicovolle evenementen gedurende enige tijd geen alcohol mag worden verkocht. Van deze bevoegdheid is nog nooit gebruik gemaakt. De grondslag voor de verordening is in de nieuwe DHW enigszins gewijzigd. De inhoud van de bestaande verordening moet nu worden opgenomen in de APVG. Daarbij vervalt de mogelijkheid dat de burgemeester, buiten hetgeen in de APVG wordt vastgelegd, afzonderlijk nog tijden en gebieden aan kan wijzen waarvoor beperkingen aan de alcoholverkoop worden gesteld. De momenten en gebieden waarvoor de verboden gelden moeten nu dus in de APVG worden vastgelegd. Daarbij zal, voor wat betreft het verkoopverbod in glas en blik, worden aangesloten bij het besluit d.d. 21 november 2012 (MD.12.3361274) van de burgemeester dat voor alle grote evenementen de voorwaarde zal gelden dat vanuit de tappunten volledig in plastic dient te worden geschonken. Verder zijn er geen evenementen/situaties waarvan op voorhand gezegd kan worden dat een geheel verbod op verkoop van alcohol nodig is, zodat deze mogelijkheid niet zal worden opgenomen in de lokale regelgeving. Indien de noodzaak tot een algeheel verkoopverbod van alcohol bij bepaalde situaties en/of in bepaalde delen van de stad zich ooit voordoet, kan dat in voorkomende gevallen op door middel van de noodbevoegdheden van de burgemeester geregeld worden.

Wat betreft de verkoop van alcohol aan jongeren beneden een bepaalde leeftijd door de detailhandel geeft de nieuwe Drank- en Horecawet niet de mogelijkheid om daarvoor “eigen” lokale regelgeving vast te stellen. Leidend is dan het algemene verkoopverbod zoals vastgelegd in artikel 20 van de Drank- en Horecawet, namelijk het verbod tot verkoop van alcoholhoudende drank aan een persoon van wie niet is vastgesteld dat deze de leeftijd van 16 jaar heeft bereikt (per 1 januari 2014 wordt deze leeftijdsgrens verhoogd naar 18 jaar) en van sterke drank aan een persoon van wie niet is vastgesteld dat deze de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt.

De nieuwe Drank- en Horecawet geeft de burgemeester wel een nieuwe sanctieinstrument om handhavend op te kunnen treden tegen de verkoop van alcohol aan jongeren beneden de 16 jaar door supermarkten, snackbars en slijterijen. Een bedrijf dat binnen een periode van 12 maanden driemaal het verkoopverbod overtreedt, kan voor een periode van maximaal 12 weken de verkoop van alcohol worden ontzegd (het zgn. three strikes out –principe). Toepassing van dit nieuwe sanctieinstrument zal nader uitgewerkt worden in het handhavingsbeleid.

4d. Paracommerciële inrichtingen

De oude regelgeving over de wijze waarop paracommerciële rechtspersonen moeten waarborgen dat in hun kantine, clubhuis of sociëteit verantwoord alcohol wordt verstrekt, is in de nieuwe Drank- en Horecawet grotendeels gehandhaafd. Het gaat dan met name om de verplichting een reglement op te stellen dat waarborgt dat de verstrekking van alcohol vanuit het oogpunt van sociale hygiëne op een verantwoorde wijze geschiedt. Ook het vereiste dat er

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

op momenten dat alcoholhoudende drank wordt verstrekt, tenminste één barvrijwilliger moet zijn die een voorlichtingsinstructie heeft gekregen op het gebied van sociale hygiëne, is gehandhaafd gebleven.

Nieuw in de Drank- en Horecawet is de verplichting voor gemeenten om in een verordening regels te stellen ter voorkoming van oneerlijke mededinging bij inrichtingen van paracommerciële inrichtingen. Dit zijn inrichtingen die zich naast activiteiten van sportieve, recreatieve, sociaal-culturele, educatieve, levensbeschouwelijke of godsdienstige aard richten op de exploitatie in eigen beheer van een horecabedrijf. De verplichting tot het stellen van lokale regels is vastgelegd in artikel 4 van de Drank- en Horecawet:

Artikel 4

1. Bij gemeentelijke verordening worden ter voorkoming van oneerlijke mededinging regels gesteld waaraan paracommerciële rechtspersonen zich te houden hebben bij de verstrekking van alcoholhoudende drank.

2. Bij zodanige verordening is het de gemeente toegestaan rekening te houden met de aard van de paracommerciële rechtspersoon.

3. De in het eerste lid bedoelde regels hebben in elk geval betrekking op de volgende onderwerpen:

a. de tijden gedurende welke in de betrokken inrichting alcoholhoudende drank mag worden verstrekt;

b. in de inrichting te houden bijeenkomsten van persoonlijke aard, zoals bruiloften en partijen;

c. in de inrichting te houden bijeenkomsten die gericht zijn op personen die niet of niet rechtstreeks bij de activiteiten van de betreffende rechtspersoon betrokken zijn.

4. De burgemeester kan met het oog op bijzondere gelegenheden van zeer tijdelijke aard voor een aaneengesloten periode van ten hoogste twaalf dagen ontheffing verlenen van de bij of krachtens dit artikel gestelde regels.

5. De ontheffing, of een afschrift daarvan, is in de inrichting aanwezig.

In een gemeentelijke verordening moet dus worden vastgelegd wanneer een paracommerciële inrichting alcoholhoudende drank mag verstrekken, **of en** onder welke omstandigheden bijeenkomsten van persoonlijke aard gehouden mogen worden **en of** en onder welke omstandigheden activiteiten in de horeca-inrichting zich mogen richten op personen die niet of niet rechtstreeks bij de activiteiten van de inrichting/rechtspersoon betrokken zijn.

Onder de oude Drank- en Horecawet waren onderstaande regels als voorwaarden in de Drank- en HorecaverGUNNING opgenomen:

- Bijeenkomsten met een veelal feestelijk karakter die geen verband houden met de hoofddoelstelling van de stichting of vereniging, vallen buiten de werkingsfeer van de horecaverGUNNING. Dat wil zeggen dat er gedurende bijeenkomsten van persoonlijke aard geen alcoholhoudende drank mag worden verstrekt in of vanuit de inrichting.
- Voor zover deze bijeenkomsten tevens een zakelijk karakter hebben die direct verband houden met de activiteiten van de instelling, zoals het afscheid van de voorzitter van de vereniging, vallen deze niet onder het bereik deze bepaling.
- Het is niet toegestaan om op enige wijze de mogelijkheid tot het houden van bijeenkomsten van persoonlijke aard in of vanuit de inrichting openlijk onder de aandacht te brengen dan wel aan te prijzen.
- Alcoholhoudende dranken voor gebruik ter plaatse mogen alleen worden verstrekt gedurende de tijden die zijn vastgelegd in het, door Burgemeester en Wethouders goedgekeurd, alcoholbestuursreglement.

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

- Het alcoholbestuursreglement waarborgt dat de verstrekking van alcoholhoudende drank in de inrichting gedurende de openingstijden vanuit het oogpunt van sociale hygiëne te allen tijde plaatsvindt door op dit gebied gekwalificeerde personen.

De nieuwe DHW biedt de mogelijkheid voor een verruiming t.o.v. de huidige regeling inzake het schenken van alcohol tijdens bijeenkomsten van persoonlijke aard.

Paracommerciële inrichtingen mogen daarbij wel recepties, feesten, enz. van persoonlijke aard, waarbij alcohol geschonken wordt, organiseren mits er geen sprake is van oneerlijke mededinging. Daarbij kan nog weer onderscheid gemaakt worden tussen personen die bij de rechtspersoon zijn betrokken en anderen. Ook kan het aantal van dergelijke bijeenkomsten van persoonlijke aard in de gemeentelijke regelgeving aan een maximum gebonden worden.

De gemeente kan het schenken van alcohol bij bijeenkomsten van persoonlijke aard in gemeentelijke regelgeving echter ook verbieden. Maar dat kan alleen indien er sprake is van oneerlijke mededinging. Relevant voor de beoordeling daarvan is dan met name het aantal in de omgeving van de paracommerciële inrichting aanwezige horecabedrijven die ook ruimte voor dergelijke bijeenkomsten kunnen bieden. Er moet sprake zijn van een reële concurrentiedreiging.

Op basis van de oude Drank- en Horecawet moeten paracommerciële inrichtingen die alcohol schenken, de schenktijden vastleggen in hun bestuursreglement. Op basis van de nieuwe DHW moeten die tijden, indien gewenst gedifferentieerd naar de aard van de instelling (sportverenigingen, buurthuizen, studentenverenigingen, enz.) in de gemeentelijke regelgeving worden vastgelegd. Hiervoor is gekeken naar een algemene lijn die daarvoor in de bestuursreglementen wordt aangehouden. Die lijn is dat paracommerciële inrichtingen alcoholhoudende drank mogen verstrekken vanaf één uur voor aanvang en tot uiterlijk twee uur na afloop van een activiteit (in relatie met de statutaire doelen). Verder mag geen alcoholhoudende drank worden geschonken tijdens bijeenkomsten van persoonlijke aard en die gericht zijn op personen welke niet of niet rechtstreeks bij de activiteiten van de desbetreffende inrichtingen zijn betrokken.

In de in juni 2013 door de raad vastgestelde nota "Met blik op de wijk" is aangegeven dat in overleg met de accommodatiebesturen regels ontwikkeld zullen worden voor het gebruik van paracommerciële inrichtingen voor particuliere feesten en partijen. Dat overleg moet nog van start gaan en de uitkomst daarvan zal in de loop van 2014 verwacht kunnen worden. Omdat gemeenten echter per uiterlijk 1 januari 2014 de regels voor paracommerciële inrichtingen in een verordening moeten hebben vastgelegd, wordt daarom eerst aangesloten bij de nu geldende voorwaarden. De uitkomst van het overleg tussen de accommodatiebesturen en de gemeente kan in de loop van 2014 leiden tot een wijziging van de APVG.

4e. Samenvatting voorstellen

Hieronder staan in een schema de voorstellen, zoals opgenomen in de paragrafen 4a t/m 4d.

Onderwerp	Keuze
Invoering leeftijdsgrenzen	<ul style="list-style-type: none">• Geen toegangsverbod voor jongeren beneden de 18 jaar
Happy hours en prijsacties	<ul style="list-style-type: none">• Geen verbod op happy hours in horecabedrijven incl. terras• Geen verbod op prijsacties in de detailhandel

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

Beperking verkoop alcohol in glas en blik door horeca en detailhandel gedurende een bepaalde periode	<ul style="list-style-type: none">• Geen inhoudelijke wijziging, tijden en gebieden waarvoor de verboden gelden zullen in de APVG zelf worden vastgelegd i.p.v. aanwijzing door burgemeester
Paracommerciële inrichtingen	<ul style="list-style-type: none">• In de APVG zal worden aangesloten bij de nu geldende in de drank- en horecaverunningen en bestuursreglementen opgenomen voorwaarden voor paracommerciële inrichtingen (geen inhoudelijke wijziging)• Uitkomst van het overleg tussen de accommodatiebesturen en de gemeente kunnen leiden tot aanpassing in de loop van 2014

5. Handhavingsbeleid

Met inwerkingtreding van de nieuwe DHW is de gemeente verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van de regelgeving. Binnen de gemeente is daartoe inmiddels één toezichthouder aangewezen en in de loop van dit jaar zullen er nog vier volgen.

De toezichthouders werken bij de ROEZ-afdeling VTH&G.

Ten behoeve van de handhaving door de gemeente van het nieuwe gemeentelijk horecabeleid, wordt inmiddels gewerkt aan de totstandkoming van een nieuw handhavingsbeleid en handhavingsprogramma. Hierover zal binnenkort worden geadviseerd.

6. Voorstellen voor wijziging Algemene Plaatselijke Verordening Groningen

In de APVG zullen wijzigingen worden aangebracht voor implementatie van de voorstellen in het kader van de nieuwe Drank- en Horecawet, zoals hiervoor opgenomen in hoofdstuk 4. Hierbij zal zoveel mogelijk worden aangesloten bij het model van de VNG.

Daarnaast zal de bepaling van de APVG over de evenementenvergunning worden gewijzigd in relatie tot de mogelijkheid van een evenement op een terras. De aanleiding daarvoor is een zeer beperkt speelveld op dit moment voor zowel de horecaondernemers als de evenementenorganisatoren. Kort gezegd is een terras bij een horecabedrijf uitgezonderd van de vergunningplicht voor evenementen. Aangezien een terras o.g.v. het terrassenbeleid alleen gebruikt mag worden voor het reguliere terras, kan een evenement daar toch niet plaatsvinden. Door een kleine aanpassing komt een evenement op een terras onder de vergunningplicht te vallen voor evenementen, zodat een evenement daar wel mogelijk is, mits deze voldoet aan het evenementenbeleid (sturing voor de gemeente).

In een later stadium zal worden geadviseerd over de mogelijkheden voor deregulering van de exploitatievergunning horeca incl. terras.

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

- Ontwerp -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van Groningen d.d. :

Gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en de artikelen 4, eerste tot en met derde lid, 25a, 25c en 25d van de Drank- en Horecawet;

HEEFT BESLOTEN:

vast te stellen de verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 (APVG 2009).

Artikel I Wijziging verordening

A. Artikel 2:18, eerste lid onderdeel g wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden:

- g. een evenement dat wordt georganiseerd in een inrichting, niet zijnde het terrasgedeelte, waarin op grond van een milieuvergunning of melding als bedoeld in of krachtens de Wet milieubeheer het organiseren van evenementen is toegestaan;

B. Na afdeling 8 van Hoofdstuk 2 wordt een afdeling ingevoegd, luidend:

Afdeling 8A Bijzondere bepalingen over horecabedrijven als bedoeld in de Drank- en Horecawet.

Artikel 2:35a Begripsbepalingen

In deze afdeling wordt verstaan onder:

- alcoholhoudende drank,
- horecabedrijf,
- horecalokaliteit,
- inrichting,
- paracommerciële rechtspersoon,
- sterke drank,
- slijtersbedrijf en
- zwak-alcoholhoudende drank,

dat wat daaronder wordt verstaan in de Drank- en Horecawet.

Artikel 2:35b Regulering paracommerciële rechtspersonen

1. Een paracommercieel rechtspersoon kan alcoholhoudende drank uitsluitend verstrekken vanaf één uur voor de aanvang en tot uiterlijk twee uren na afloop van een activiteit die wordt uitgeoefend in verband met de statutaire doelen van de rechtspersoon.
2. Een paracommercieel rechtspersoon verstrekt geen alcoholhoudende drank tijdens bijeenkomsten van persoonlijke aard en bijeenkomsten die gericht zijn op personen welke

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

2

niet of niet rechtstreeks bij de activiteiten van de desbetreffende rechtspersoon betrokken zijn.

Artikel 2:35c Beperkingen voor horecabedrijven en slijtersbedrijven

1. Het is verboden bedrijfsmatig of anders dan om niet alcoholhoudende drank in glas en blik te verstrekken, in de volgende delen van de gemeente en gedurende de volgende tijdsruimten:
 - a. in inrichtingen gelegen binnen de Diepenring, de dag vóór Koningsdag vanaf 19.00 uur tot 06.00 uur op de dag na Koningsdag;
 - b. tijdens een groot evenement, zoals bedoeld in artikel 2:19, lid 2 onder a, in het deel van de gemeente waarvoor de evenementenvergunning geldt en zolang als dit evenement duurt.
2. Het bepaalde in lid 1 geldt niet voor de besloten ruimte(n) van de inrichting voor zover:
 - a. gedurende de tijd dat de inrichting voor het publiek geopend is, bij elke ingang van de besloten ruimte(n) er voldoende toezicht op wordt gehouden dat vanuit de inrichting geen glas en blik naar buiten toe wordt meegenomen en
 - b. de besloten ruimte(n) van de inrichting niet in open verbinding staan met een openbare plaats of een terras door bijvoorbeeld het verwijderen/inklappen van ramen en/of deuren, zodanig dat een adequate controle op het naleven van het in het eerste lid genoemde verbod niet mogelijk is.
3. De burgemeester kan in het belang van de handhaving van de openbare orde, de veiligheid, de zedelijkheid of de volksgezondheid aan een vergunning als bedoeld in artikel 3 van de Drank- en Horecawet voorschriften verbinden en de vergunning beperken tot het verstrekken van zwakalcoholhoudende drank.

Artikel 2:35d Beperkingen voor andere detailhandel dan slijtersbedrijven

Het is verboden bedrijfsmatig of anders dan om niet zwak-alcoholhoudende drank in glas en blik te verstrekken vanuit de winkels, warenhuizen en andere locaties en ruimten als bedoeld in artikel 18, tweede lid, en/of artikel 19, tweede lid, onder a, van de Drank- en Horecawet, gelegen binnen de Diepenring, gedurende de volgende tijdsruimten:

- a. de dag vóór Koningsdag vanaf 19.00 uur tot 06.00 uur op de dag na Koningsdag;
- b. tijdens grote evenementen, zoals bedoeld in artikel 2:19, lid 2 onder a, zolang als deze evenementen duren.

Artikel II Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dag na bekendmaking.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,

drs. A.G.M. (Toon) Dashorst.

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

BIJLAGE

Toelichting

Algemeen

Inleiding

Deze verordening bevat medebewindbepalingen die zijn gebaseerd op de artikelen 4, 25a, 25c en 25d van de Drank- en Horecawet (DHW). Hoewel de APVG voor het overgrote deel uit autonome bepalingen bestaat is er voor gekozen om deze medebewindbepalingen daarin op te nemen omdat dit vanuit praktisch oogpunt een logische stap is. Immers, de APVG regelt al aanverwante zaken zoals de horeca-exploatievergunning en dergelijke.

Verplichte en niet verplichte bepalingen

Een regeling op grond van artikel 4 van de DHW, in deze verordening uitgewerkt in artikel 2:35b, is verplicht. Dat geldt niet voor de artikelen 2:35c tot en met 2:35f, die gebaseerd zijn op de artikelen 25a, 25c en 25d van de DHW. Daarnaast hebben deze bepalingen niet als doel het tegengaan van oneerlijke mededinging, maar het tegengaan van onverantwoorde verstrekking van alcohol, met name aan jongeren.

Artikelsgewijze toelichting

Wijziging artikel 2:18, lid 1 onder g

Met deze wijziging komt een evenement op een terras bij een horecabedrijf onder de definitie evenement te vallen, waardoor een evenement op een terras mogelijk wordt. Middels een evenementenvergunning kan dan ook worden gestuurd op de veiligheid etc. van activiteiten die op het terras plaatsvinden. Deze evenementenvergunning dient te worden aangevraagd indien wordt afgeweken van de reguliere terrasexploitatie. De regels van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer blijven onverkort van toepassing, zodat een ondernemer die af wil wijken van de geldende geluidsnormen gebruik kan maken voor de daarvoor geldende festiviteitendagen.

Artikel 2:35a Begripsbepaling

De begripsbepalingen uit de DHW werken door in de op de DHW gebaseerde regelgeving.

Ter verduidelijking is een uitdrukkelijke verwijzing opgenomen, waaruit blijkt dat deze begripsomschrijvingen alleen voor afdeling 8A gelden.

In afdeling 8 van de APVG (toezicht op openbare inrichtingen) wordt een andere definitie van horecabedrijf gebruikt, omdat een exploitatievergunning ook nodig is voor inrichtingen die geen alcohol schenken.

Artikel 2:35b Regulering paracommerciële rechtspersonen

Artikel 4 van de DHW verplicht gemeenten ter voorkoming van oneerlijke mededinging regels te stellen waaraan paracommerciële rechtspersonen zich te houden hebben wanneer zij alcoholhoudende drank verstrekken. Op grond van artikel 4, eerste lid en derde lid, onder a, van de DHW moet geregeld worden gedurende welke tijden in de betrokken inrichting alcoholhoudende drank mag worden verstrekt. Met andere woorden, de schenktijden voor alcoholhoudende dranken moeten geregeld worden. Op grond van artikel 4, eerste lid en derde lid, onder b en c van de DHW moeten regels gesteld worden met betrekking tot door paracommerciële rechtspersonen in de inrichting te houden bijeenkomsten van persoonlijke aard en bijeenkomsten die gericht zijn op personen welke niet of niet rechtstreeks bij de activiteiten van de desbetreffende rechtspersoon betrokken zijn. Uiteraard alleen voor zover er tijdens deze bijeenkomsten alcoholhoudende drank wordt verstrekt door de paracommerciële rechtspersoon. Zoals in het algemeen deel van deze toelichting reeds is aangegeven betekent

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

dit dat de gemeentelijke uitwerking moet leiden tot regels die op z'n minst in enige mate bijdragen aan het voorkomen van oneerlijke mededinging.

Lokale situatie

Op dit moment zijn de regels in relatie tot de mededinging vastgelegd in voorwaarden die voor de instellingen gelden o.g.v. de Drank- en Horecaverunning en de op grond daarvan verplichte bestuursreglementen van de paracommerciële inrichtingen. De regels moeten nu worden vastgelegd in de verordening. De keuze is gemaakt om gemaakt om regels op te nemen in de verordening, die zoveel mogelijk aansluiten bij de huidige voorwaarden. Dat betekent dat in paracommerciële inrichtingen alcoholhoudende drank uitsluitend mag worden verstrekt vanaf één uur voor de aanvang en tot uiterlijk twee uren na afloop van een activiteit die wordt uitgeoefend in verband met de statutaire doelen van de rechtspersoon. Verder is een verbod opgenomen voor het verstrekken van alcoholhoudende drank tijdens bijeenkomsten van persoonlijke aard en bijeenkomsten die gericht zijn op personen welke niet of niet rechtstreeks bij de activiteiten van de desbetreffende rechtspersoon betrokken zijn. Met deze regels wordt geoordeeld dat, gelet op de lokale situatie, voldaan wordt aan de wettelijke vereisten voor het voorkomen van oneerlijke mededinging.

Op grond van artikel 4, vierde lid, van de DHW heeft de burgemeester de bevoegdheid om voor ten hoogste twaalf aaneengesloten dagen ontheffing te verlenen van de hier door de raad gestelde regels voor schenktijden en voor de verschillende soorten bijeenkomsten. Het gaat om bijzondere gelegenheden van zeer tijdelijke aard. Uit deze bewoordingen van de wet blijkt dat hier zeer terughoudend mee moet worden omgegaan. Te denken valt aan kampioenschappen en dergelijke grotendeels onvoorziene gebeurtenissen, maar het kan ook gaan om feestelijkheden die wel te voorzien zijn, zoals carnaval en Koningsdag. Omdat de burgemeester deze bevoegdheid rechtstreeks aan de wet ontleent, kan de raad hier verder geen beperkingen aan stellen.

Artikel 2:35c Beperkingen voor horecabedrijven en slijtersbedrijven

Deze bepaling is een uitwerking van artikel 25a van de DHW. Het verbiedt de verstrekking van alcoholhoudende drank in inrichtingen die gelegen zijn in bepaalde aangewezen gebieden *en/of* die beschikken over nader aangegeven aard *en/of* gedurende nader bepaalde tijdsruimten. Een nadere invulling van een verbod dient in de verordening zelf te gebeuren en kan niet aan de burgemeester gedelegeerd worden, in tegenstelling tot de mogelijkheid daarvoor in de oude bepaling in de DHW, waar de 'Verordening beperking drankverstrekking' op was gebaseerd. Deze verordening, waarin dit onderwerp was geregeld, wordt ingetrokken. In de nieuwe bepaling worden de situaties waarvoor de beperking geldt benoemd; de burgemeester kan deze niet meer aanwijzen. Met de bepaling is geen verruiming beoogd; de situaties/evenementen waarvoor de beperking gold in de afgelopen jaren middels een aanwijzing, zijn benoemd. Er is geen algeheel alcoholverbod opgenomen, maar een beperking daarvan, namelijk het verbod op het verstrekken van alcohol in glas en blik buiten gesloten ruimten van een inrichting.

Met binnen de diepenring wordt ook bedoeld de buitenzijde van de grachtengordel, dus daarbinnen vallen ook de bedrijven aan de buitenzijde van de grachten.

In het tweede lid wordt overeenkomstig artikel 25a, tweede lid, aanhef en onderdeel b, van de DHW de burgemeester de bevoegdheid verleend om voorschriften aan de vergunning te verbinden of deze te beperken tot zwak-alcoholhoudende drank, als dit vanwege de handhaving van de openbare orde, de veiligheid, de zedelijkheid en de volksgezondheid nodig is.

Raadsvoorstel - Wijziging APVG nieuwe Drank en Horeca Wet DHW

Artikel 2:35d Beperkingen voor andere detailhandel dan slijtersbedrijven

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 25c van de DHW. Daarbij is uitdrukkelijk bepaald dat het verbod alleen betrekking kan hebben op een beperkte tijdsruimte. Een beperking van het verbod tot bepaalde delen van de gemeente is optioneel. Het gaat om het verbod of beperking van het verkopen van zwakalcoholhoudende drank in bedrijven en winkels zoals warenhuizen, snackbars, supermarkten of andere levensmiddelenwinkels (artikel 18, tweede lid, van de DHW) *en/of* vanuit bestelruimten (internetbestellingen) (artikel 19, tweede lid, onder a, van de DHW). Doel van deze bepaling is voorkomen dat er tijdens bepaalde feestelijkheden en evenementen in de detailhandel blikjes bier, flessen wijn, breezers en andere zwak-alcoholhoudende drank worden verkocht die vervolgens op straat worden gedronken.

Met binnen de diepenring wordt ook bedoeld de buitenzijde van de grachtengordel, dus daarbinnen vallen ook de bedrijven aan de buitenzijde van de grachten.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	30-10-2013	Registratienr.	RO 13.3893068
Raadscommissie	Ruimte en Wonen	Datum B&W besluit	16 september 2013
Datum raadscommissie	2-10-2013	Portefeuillehouder	Van der Schaaf
Bijlagen	3	Steller	Ronald Klaassen
		Telefoon	367 89 44
		E-mail	ronald.klaassen@groningen.nl

Onderwerp

Actualisatie Regiovisie Groningen-Assen

Concept raadsbesluit

De raad besluit in te stemmen met de actualisatie van de Regiovisie Groningen-Assen.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen

2

(Publieks-)samenvatting

De Regiovisie Groningen-Assen is geactualiseerd. Een veranderende opgave en veranderde financiële omstandigheden maakten dit noodzakelijk. De actualisatie is nu afgerond en ligt ter instemming voor aan de 12 Raden en 2 Staten die samenwerken binnen de Regio Groningen-Assen.

Er is door de Regio een nieuwe bereikbaarheidsstrategie opgesteld, vanwege het niet doorgaan van de RegioTram, op basis van een geactualiseerde Netwerkanalyse. Het lopende basispakket bereikbaarheid is herijkt. Op basis van deze bereikbaarheidsstrategie stelt de Regio Groningen-Assen daarvoor 62 miljoen euro beschikbaar.

Op basis van de geactualiseerde Regiovisie en de bereikbaarheidsstrategie is de bijdrage aan de Regio ten opzichte van het oorspronkelijke bedrag met 30% verlaagd en de looptijd met 3 jaar verlengd.

Inleiding

In 2012 is besloten tot de actualisatie van de Regiovisie Groningen-Assen. Na een intensief traject heeft dit uitgemond in bijgaande nota "Veranderende context, blijvend perspectief". Dit stuk is vastgesteld in de stuurgroep van de Regio Groningen-Assen in september en ligt nu ter instemming aan alle raden en Staten voor.

Met de geactualiseerde visie voor de samenwerkende Regio Groningen-Assen formuleren we samen met de regiopartners de ambities in de regio op het gebied van bereikbaarheid, economie en regionale kwaliteit. Tevens wordt recht gedaan aan de, door meerdere gemeenten gedragen, wens om de bijdrage aan het Regiofonds te verlagen en de organisatie efficiënter in te richten.

Kader

De actualisatie Regio Groningen-Assen volgt uit het Convenant van de Regio Groningen-Assen. Aanleiding voor het actualiseren van de Regiovisie is de veranderde ruimtelijke opgave voor wonen en economie als gevolg van de recessie, en de verminderde financiële positie van met name de gemeenten in de Regio. In 2013 is daarom intensief samengewerkt om de Regiovisie te actualiseren. Daarnaast is besloten om een nieuwe bereikbaarheidsstrategie en visie op het openbaar vervoer op te stellen, naar aanleiding van het niet doorgaan van de RegioTram.

Argumenten/afwegingen

In oktober 2012 werd in de Stuurgroep Regio Groningen-Assen voor de actualisatie van de Regiovisie het volgende projectresultaat afgesproken:

"Een agenda voor het samenwerkingsverband voor de komende jaren met waar mogelijk en nodig een aanzet voor operationalisering. Dit op basis van een beschouwing van het recente verleden en huidige en te verwachten maatschappelijke ontwikkelingen. En dit ook met oog voor de realiteit van de bestuurlijke constellatie. Sober en doelmatig. Gevraagd wordt ook om het bijgestelde toekomstperspectief te vertalen naar een vernieuwde organisatie en benodigde instrumenten, waaronder een financieel perspectief (actualisatie Meerjareninvesteringsprogramma)".

Het regionale kwaliteitsteam heeft de actualisatie op de agenda gezet ("de regio als troefkaart"). Bijgaand eindconcept "Veranderde context, blijvend perspectief" is het resultaat van vorenstaande opdracht.

Dit concept ligt nu aan alle raden en staten ter instemming voor.

Inhoud.

Kort samengevat is de inhoudelijke agenda:

- het economisch kerngebied verder ontwikkelen;
- het verbeteren van het vestigingsklimaat;

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen

3

- bedrijfsontwikkeling en –vestiging;
- verbondenheid met andere regio's;
- het profileren van de regio als de attractieve stadsregio waarin het prettig werken en wonen is;
- de interne samenhang versterken (het "daily urban system");
- het tot stand komen van een hoogwaardig openbaarvervoersnetwerk;
- het versterken van de bijbehorende infrastructuur;
- het monitoren van regionale afspraken over de ontwikkeling van plancapaciteiten voor wonen, werken, bedrijfshuisvesting en voorzieningen;
- kwaliteit van stad en land behouden en versterken;
- het ontwikkelen van de steden als centra en ankerpunten voor werk, onderwijs, cultuur en voorzieningen;
- het in stand houden en ontwikkelen van landelijk gebied als aantrekkelijk en vitaal platteland en recreatief gebied.

Daarbij wordt er scherper onderscheid gemaakt in wat de Regio Groningen-Assen (RGA) zelf doet, en waar ze agendeert maar waar de deelnemers verantwoordelijk worden voor de uitvoering. Dit leidt tot een aantal organisatorische aanpassingen:

Bestuurlijk.

- De stuurgroep blijft opdrachtverlener en het belangrijkste sturingsorgaan (frequentie 4 à 5 keer per jaar). Ze doet dit op basis van eenduidig geformuleerde projectopdrachten en -plannen. Aanvullende activiteiten en projecten worden door de stuurgroep via een jaarprogramma geaccordeerd.
- Het Dagelijks Bestuur krijgt een rol op afroep als bestuurlijk voorportaal/taskforce voor specifieke interventies en als de voorbereiding van de stuurgroep meer aandacht vraagt.
- Het bestuurlijk treffen op inhoudelijke portefeuilles blijft gefaciliteerd en wordt waar mogelijk gecombineerd (2 keer per jaar, niet geformaliseerd).
- Het portefeuillehoudersoverleg Bereikbaarheid blijft bestaan. De overlegstructuur werkt uit in hoeverre er maatregelen mogelijk zijn die de efficiëntie en effectiviteit ten goede komen.
- De uitvoering van regionale projecten wordt aangestuurd door bestuurlijke vertegenwoordigers van de deelnemers, onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep.

Programma's.

- Het programma Economie wordt vervangen door het Economisch Platform.
- De programma's Regiopark en Wonen worden geïntegreerd in de pijler Regionale projecten.
- De projectdirectie behoudt haar adviserende rol, signaleert relevante (beleids)ontwikkelingen en coördineert de inzet van menskracht.
- Aanvullende activiteiten in het economische domein worden voor zover mogelijk georganiseerd via de bestaande structuren van SNN, provincies en de gemeenten Groningen en Assen, onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep.
- Projecten waarbij natuur en/of waterontwikkeling voorop staat, worden binnen de bestaande structuren van de provincies uitgevoerd, onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep.
- De monitoring van woningbouw en bedrijventerreinen (regionale instemmingsmodel) wordt georganiseerd via de deelnemers (nog te bepalen), onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep.
- De profilering wordt georganiseerd via de bestaande structuren voor regio- en stadsmarketing, onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep.
- De ondersteuning in kwaliteit en innovatie wordt gefaciliteerd vanuit de deelnemende organisaties, onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep. Zo nodig kan op projectbasis externe expertise worden ingeschakeld.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen

4

Financiën.

- De jaarlijkse bijdrage van de deelnemers wordt verlaagd met 30% ten opzichte van de oorspronkelijke bijdrage. Deze orde van grootte wordt noodzakelijk geacht, gelet op de verslechterende financiële positie van vooral de gemeentelijke deelnemers in de RGA.
- De looptijd van de jaarlijkse bijdrage wordt verlengd met drie jaar tot en met 2023.
- Bestaande harde verplichtingen en toezeggingen blijven van kracht.
- Voor het investeringsprogramma Bereikbaarheid is tot en met 2020 in totaal 62 miljoen euro beschikbaar uit het Regiofonds, als co-financiering voor het basispakket.
- Het alternatief voor de RegioTram wordt gefinancierd door de provincie Groningen en de gemeente Groningen.
- Voor het faciliteren van overleg over de regionale economische ontwikkeling via het Economisch Platform RGA is tot en met 2020 per jaar 150.000 euro beschikbaar uit het Regiofonds.
- Voor het investeringsprogramma Regiopark is tot en met 2020 in totaal 16,9 miljoen euro beschikbaar uit het Regiofonds, als cofinanciering voor projecten met een gemeentegrensoverschrijdende betekenis en/of met een bijdrage aan de regionale uniciteit/identiteit. Hiervoor wordt een beoordelingskader uitgewerkt.
- In het Regiofonds reserveren we in totaal 4 miljoen euro voor nieuwe en adaptieve opgaven (ook buiten de traditionele onderwerpen). Hiervoor wordt een spelregelkader uitgewerkt.
- Het programmabureau RGA wordt in omvang, bezetting en huisvesting aangepast aan de geactualiseerde inhoud en financiën. De eigen identiteit van het programmabureau blijft gewaarborgd. Hiervoor is bij een externe partij een uitwerkingsopdracht uitgezet.

Met deze actualisatie ligt er een robuuste en tevens flexibele Regiovisie voor de komende jaren, die adequaat kan inspelen op nieuwe ontwikkelingen.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Dit voorstel is tot stand gekomen na een uitgebreid traject door de Regio Groningen-Assen, waarin twee provincies en twaalf gemeenten samenwerken. Naast vele ambtelijke bijeenkomsten en vergaderingen van stuurgroep en projectteams hebben er een aantal bijeenkomsten voor raden en staten plaatsgevonden.

Bij diverse bijeenkomsten zijn ook externe stakeholders uitgenodigd zoals Rijkswaterstaat, grote instellingen (UMCG, onderwijsinstellingen), Kamer van Koophandel en het Kwaliteitsteam Regio Groningen-Assen.

Financiële consequenties

De financiële consequenties worden hieronder puntsgewijs weergegeven.

1. Korting van onze jaarlijkse bijdrage aan de Regiovisie van 30% ten opzichte van het oorspronkelijke bedrag (en de langere doorlooptijd tot 2023) is reeds in de begroting 2014 verwerkt. Onze nieuwe bijdrage wordt € 1.484.778,- per jaar vanaf 2014.
2. De Regio Groningen-Assen heeft een herijking van het MIP uitgevoerd op basis van de geactualiseerde netwerkanalyse en vernieuwde bereikbaarheidsstrategie. De lopende projecten uit het MIP passen nog steeds in onze strategie. Voor de uitvoering is voor het deel uit het Regiofonds geld gereserveerd (€ 62 miljoen).
3. Het totale maatregelenpakket op basis van de HOV-visie en de netwerkanalyse voor de stad bedraagt 95 miljoen euro. In het voorstel over de Netwerkanalyse en Bereikbaarheidsstrategie wordt hier nader op ingegaan.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen

5

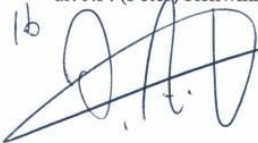
Realisering en evaluatie

Op dit moment loopt er een onderzoek naar de invulling van de bestuurlijke organisatie en het programmabureau op basis van de geactualiseerde Regiovisie, de nieuwe programmaindeling en de bezuiniging op het Regiofonds. Nadat alle raden en staten hebben ingestemd wordt zo spoedig mogelijk gestart met de implementatie van de vernieuwde samenwerking.

Omdat de actualisatie en de netwerkanalyse onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn bieden wij u in de bijlagen alle onderliggende stukken aan.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

16 

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

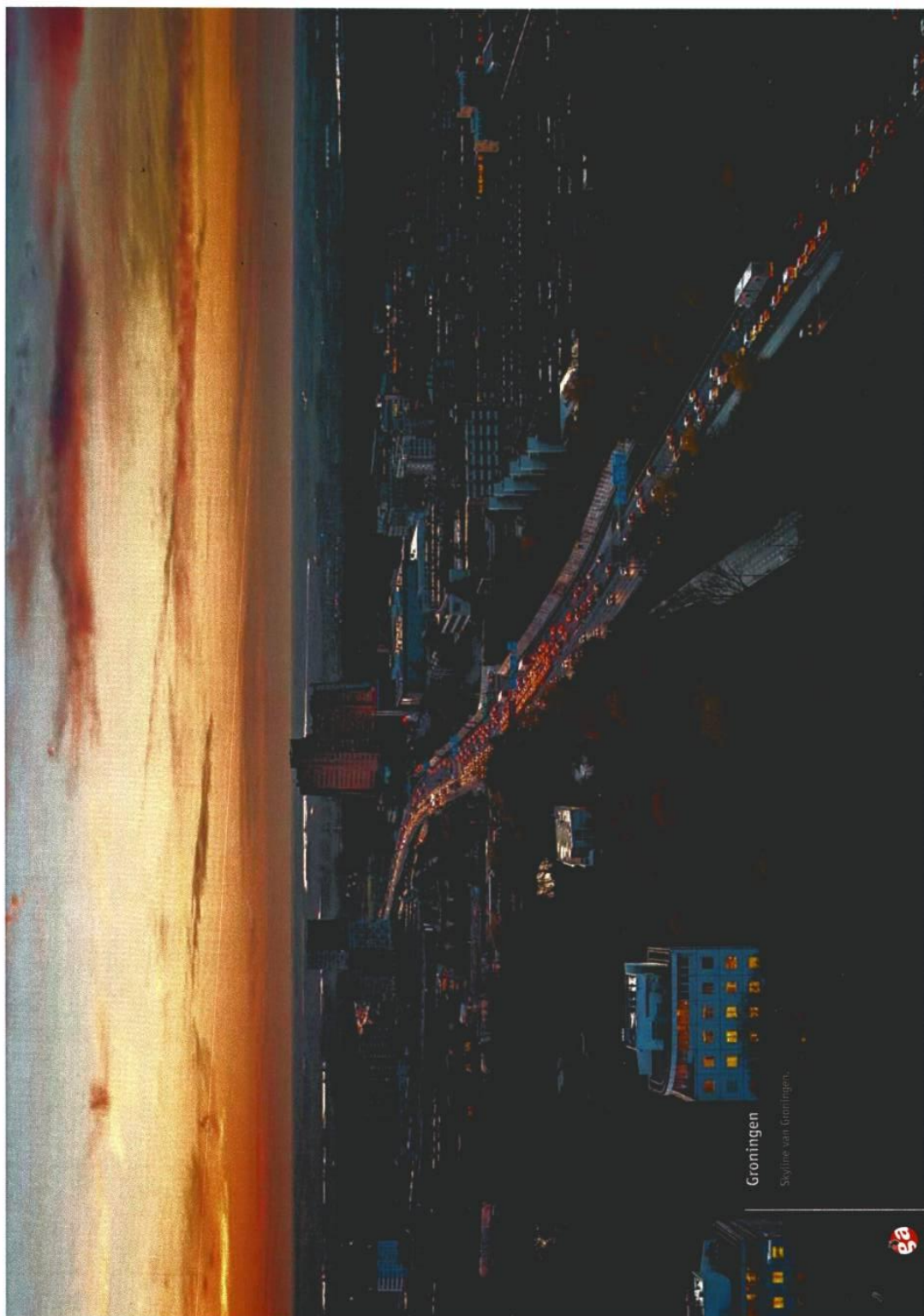


Bijlagen

- Geactualiseerde Regiovisie 2013 "Veranderende context, blijvend perspectief".
- Eindrapportage Netwerkanalyse 2013.
- HOV-visie "bouwsteen van de Netwerkanalyse 2013 Regio Groningen-Assen".



Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Voorwoord

De Regio Groningen-Assen is in een nieuwe fase beland. De context waarin we opereren is sterk veranderd. Minder economische groei, minder middelen en minder behoefte aan ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijven-terreinen.

Moeten we nu ook minder gaan samenwerken in de regio? Nee!

De grensoverschrijdende samenwerking creëert veel waarde voor onze burgers, bedrijven en gemeenschappen. We hebben een bruisend stedelijk netwerk, doordord met fraaie natuur en prachtige landschappen. We ontwikkelen een hoogwaardig verkeerssysteem. We hebben een samenhangend woningbouwprogramma en we versterken de positie van de regio als economische hot spot van Noord Nederland.

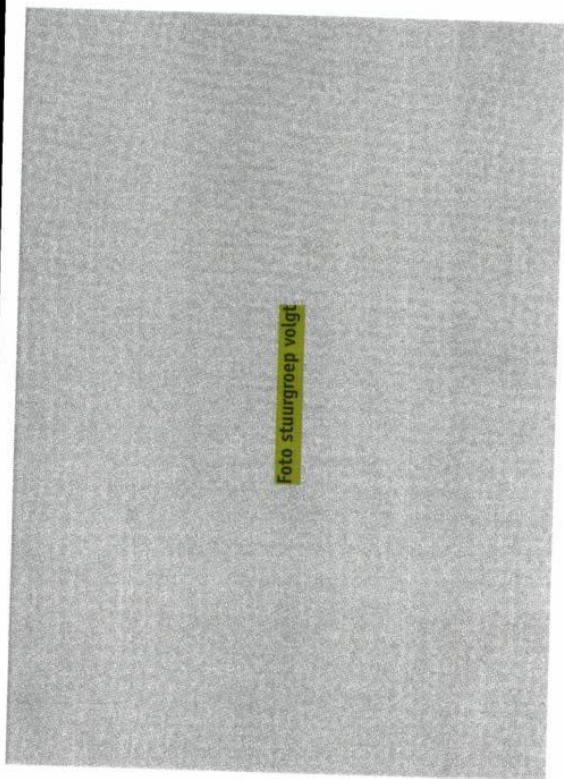


Foto stuurgroep volgt

De ambitie blijft onveranderd hoog, maar we moeten dat blijvend perspectief wel gaan plaatsen in de veranderde context.

Dat betekent een herijkte inhoudelijke agenda, een aangepast, financieel houdbaar meerjareninvesteringsprogramma en minder bestuurlijke en ambtelijke drukte. Hiermee kunnen we via een ander groei- en ontwikkelpad in gezamenlijk verband blijven werken aan een floreerende regio.

De Stuurgroep ziet deze actualisatie van de Regiovisie als de basis voor een gezonde verdere ontwikkeling van onze regio.

William Moorlag
- Voorzitter van de Stuurgroep Regio Groningen-Assen

Stuurgroep

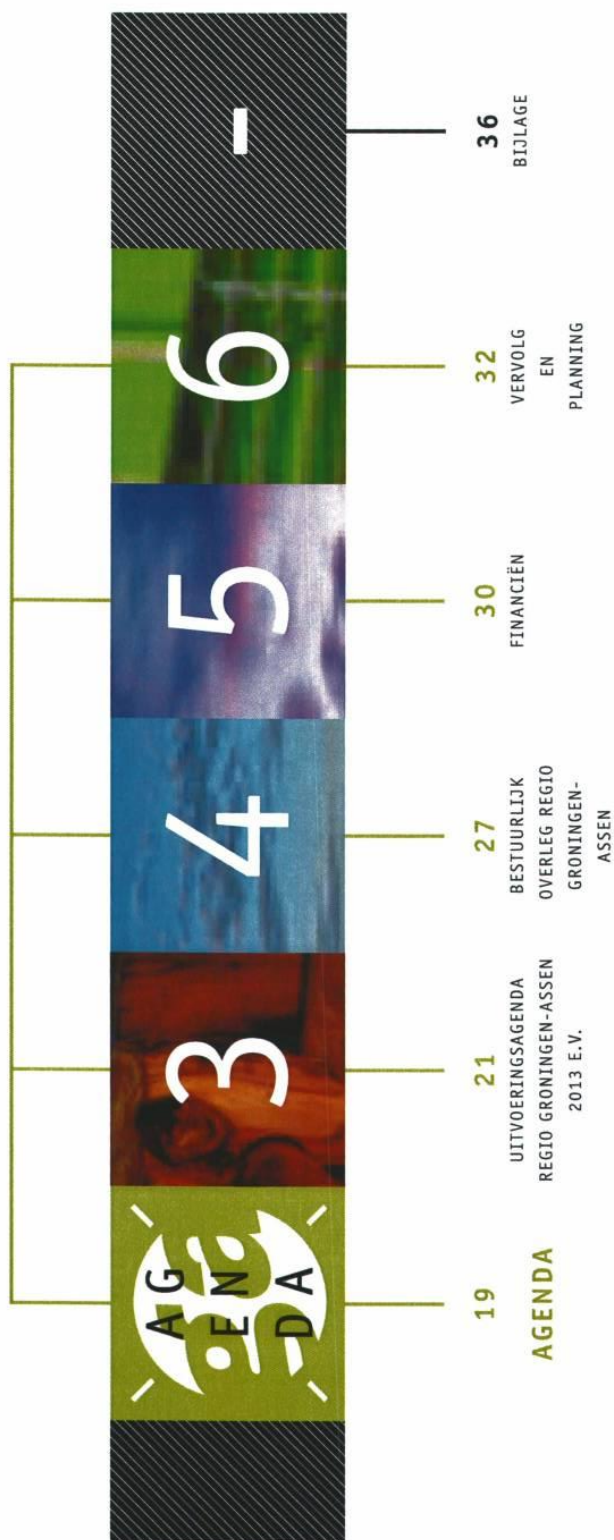
Leden van de Stuurgroep
Groningen-Assen.



“Benutten en uitbouwen van economische kansen en versterken van de kwaliteit.”

03 VOORWOORD	11 VISIE	12 TUSSEN 1998 EN 2013; TERUGBLIK, CONTEXT EN PERSPECTIEF	16 INHOUD VAN DE REGIONALE SAMENWERKING
07 VOORAF			
09 COLUMN			

“De geformuleerde speerpunten
vertalen wij in een praktische agenda.”



Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Vooraf

Aanleiding

De bijzondere kracht van de Regio Groningen-Assen ligt in de vrijwillige samenwerking tussen gemeentes en provincies. De samenwerking is een middel om gezamenlijke doelen te bereiken. Kortom: de regio, dat zijn wij zelf. Wij werken samen op basis van een sterke inhoudelijke visie en vanuit de overtuiging dat grensoverschrijdend denken en handelen bijdraagt aan het bereiken van onze gezamenlijke doelen. Een samenwerking met een dynamisch karakter.

Juist vanwege dat dynamische karakter is afgesproken om minstens eens per vier jaar onze samenwerking te evalueren en zo nodig de koers bij te stellen.

De meest recente actualisatie was in 2009. Anno 2013 is het opnieuw tijd voor een terugblik op de afgelopen jaren. Naast deze formele aanleiding vraagt zeker ook de nieuwe realiteit tot bezinning op inhoud, vorm en werkwijze van de samenwerking.

Beoogd resultaat

In oktober 2012 werd in de Stuurgroep Regio Groningen-Assen voor deze actualisatie het volgende projectresultaat afgesproken: "Een agenda voor het samenwerkingsverband voor de komende jaren met waar mogelijk en nodig een aanzet voor operationalisering. Dit op basis van een beschouwing van het recente verleden en huidige en te verwachten maatschappelijke ontwikkelingen. En dit

ook met oog voor de realiteit van de bestuurlijke constellatie. Sober en doelmatig. Gevraagd wordt ook om het bijgestelde toekomstperspectief te vertalen naar een vernieuwde organisatie en benodigde instrumenten, waaronder een financieel perspectief (actualisatie MIP)".

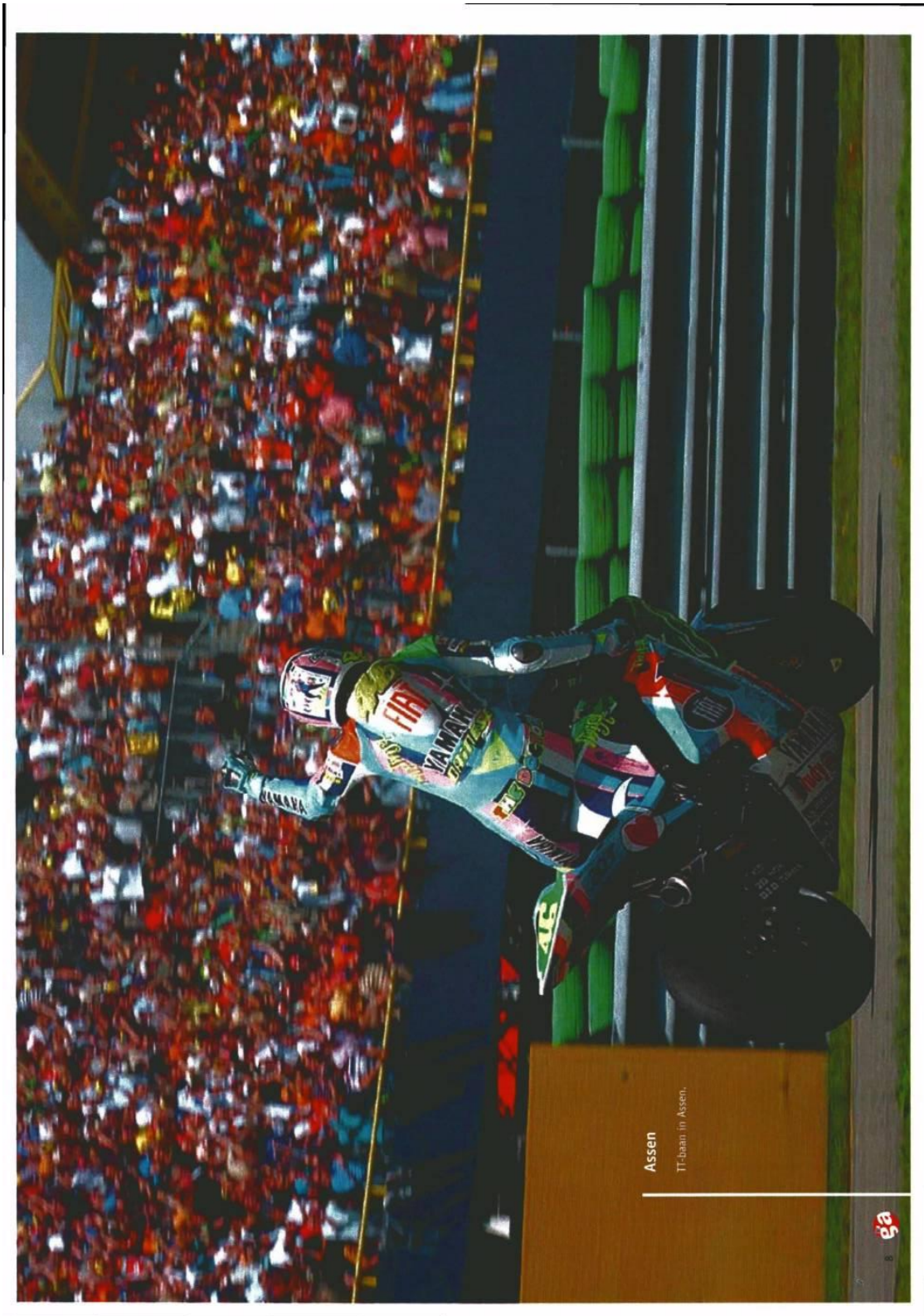
Totstandkoming

De eerste aanzet voor de actualisatie bestond uit een discussienotitie, die in februari 2013 in de Stuurgroep tussentijds is besproken. Vervolgens behandelde het Dagelijks bestuur op 8 maart 2013 de oogst tot dan toe. Op 12 april heeft de Stuurgroep zich over de eerste concept-actualisatie kunnen uitspreken.

Op 14 juni heeft de Stuurgroep het eindconcept vastgesteld. Op 2 september heeft een bijeenkomst plaatsgevonden met raads- en statenleden waarin het concept rapport is toegelicht en gelegenheid is geboden voor het stellen van vragen en maken van opmerkingen. De reacties van die avond zijn in het rapport verwerkt. Op 9 september heeft de Stuurgroep het rapport vrijgegeven voor besluitvorming in de raden en staten.

Naast de actualisatie, waar deze notitie de weerslag van is, is er een evaluatie uitgevoerd over de periode 2008-2013. De resultaten hiervan zijn in een afzonderlijk document beschikbaar.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



De regio leeft

CO
LU
MN

De ruimtelijke en economische vraagstukken van vandaag en morgen stoppen niet bij gemeentelijke- of provinciegrenzen. Vanuit dat besef is de samenwerking in de Regio Groningen-Assen ontstaan. De kracht van deze samenwerking bewijst zich juist nu – in tijden van een economische recessie, demografische krimp, toenemende werkloosheid en onzekerheid. De maatschappij is in transitie. De rol van de overheid verandert, maar het perspectief blijft hetzelfde. Samen willen we werken aan een sterke regio waarin een half miljoen mensen met veel plezier kunnen blijven wonen, werken en leven.

Goede bereikbaarheid over de weg, het spoor, door de lucht en via het water is een absolute randvoorwaarde voor het economisch functioneren van onze regio. De Regio Groningen-Assen heeft een belangrijke functie als economisch kerngebied in Noord-Nederland. Zowel voor de inwoners en ondernemers in de regio als daarbuiten is het van buitengewoon groot belang dat Groningen-Assen deze positie behoudt en verder ontwikkelt.

De gevolgen van de krimp worden steeds meer zichtbaar. Een sterke regio kan uitgroeien tot een vaingloot, maar dat gaat niet vanzelf. Daarvoor moeten we over onze schaduw heen stappen. We moeten gezamenlijke afspraken durven maken over de benodigde bereikbaarheidsmaatregelen, de kwaliteit van het landschap, de economische agenda en de monitoring van de woningbouwafspraken. In tijden van recessie zijn plechthouders nodig om niet op drift te raken. De regio houdt ons in hetzelfde schuitje en houdt ons schip op koers.

We staan aan de vooravond van een ingrijpende bestuurlijke herinrichting. Lokale overheden krijgen steeds meer taken toebedeeld, maar de uitvoering ervan vindt plaats met minder geld en mensen. Als niemand het meer alleen kan, is samenwerking het logische en noodzakelijke antwoord. Meer dan ooit. Deze actualisatie van de Regiovisie geeft er vorm en inhoud aan.

“Als niemand het meer alleen kan, is samenwerking het logische en noodzakelijke antwoord.”

LEES- WIJZER

Deze notitie bestaat uit twee delen: de Visie en de Agenda.

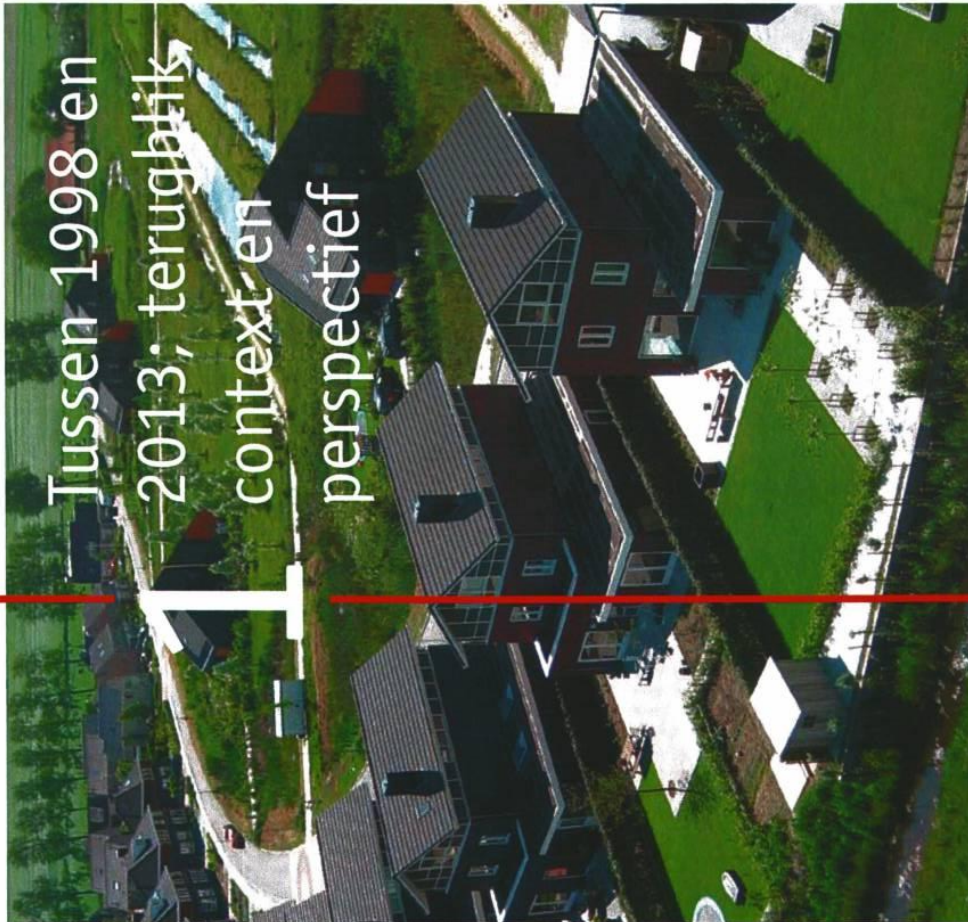
De Visie geeft, na een kort historisch overzicht, een algemeen schets van waar de regio en de regionale samenwerking op dit moment staat. Wij gaan in op actuele ontwikkelingen, op het perspectief en de betekenis van de regio Groningen-Assen en op het blijvende belang van regionale samenwerking. Op basis daarvan benoemen wij de speerpunten voor het werken in de

Regio Groningen-Assen (verder ook aangeduid met RGA) voor de komende periode.

De geformuleerde speerpunten vertalen wij in een praktische agenda. Dit deel gaat onder andere in op de organisatorische en financiële aspecten. Daarbij brengen wij een onderscheid aan tussen wat door het samenwerkingsverband moet worden aangepakt (coördineren) en waar RGA vooral agenderend (stimuleren) zal kunnen werken. RGA doet: zijn de onderwerpen die het samenwerkingsverband zelf oppakt. RGA agendeert: zijn die dingen die ze van anderen verwacht.

In de bijlage gaan wij kort in op relevante trends en ontwikkelingen.





1.1 Ontwikkeling van regionale samenwerking

De samenwerking in de regio Groningen-Assen is gestart als reactie op de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (1988). In het rijksbeleid kreeg het versterken van nationaal sterke punten meer nadruk. Onze regio pakte dat op met het 'stedelijk knooppunt Groningen', ingebed in de regio Groningen-Assen. Daarnaast speelde in die tijd een slepend debat over (provinciegrensoverschrijdende) herindeling, waar de vrijwillige samenwerking RGA uiteindelijk een passend antwoord op bleek te zijn.

Er is destijds bewust gekozen om het bestuurlijk model vanuit een vrijwillige en inhoudelijke georiënteerde samenwerking vorm te geven. Alle deelnemers behouden hun eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden volledig. Gemeenteraden en Provinciale Staten hebben daarom altijd het laatste woord in besluitvorming.

Mede op verzoek van het Rijk hebben wij aan deze samenwerking medio jaren '90 inhoudelijke en organisatorisch invulling gegeven. In november 1996 werd op basis van een eerste integrale uitwerking van de Regiovisie Groningen-Assen een convenant gesloten tussen gemeenten en provincies. Centraal hierin stonden twee thema's. Enerzijds het versterken van de nationale en interprovinciale betekenis van de stad Groningen, van de regionale positie van Assen en van de rol van omliggende kernen als schakel tussen stad en land, en anderzijds het realiseren van een efficiënte verkeer- en vervoerstructuur en een samenhangende opgave voor woningbouw, natuur en landschap.

Kort en bondig werd dit samengevat in twee hoofddoelstellingen:

1. Benutten en uitbouwen van economische kansen.
2. Versterken en benutten van de gebiedskwaliteit.

In 2004 werd de visie voor het eerst fundamenteel inhoudelijk geactualiseerd. Onder het motto 'grotere selectiviteit en verscheidenheid van kwaliteiten' kozen wij ervoor sterker in te zetten op het bundelen van wonen en werken in de zogeheten T-structuur en, parallel daaraan, op het behouden van de natuurlijke en landschappelijke gebiedskwaliteiten. Dit resulteerde in regionale en lokale ontwerpgegevens als 'Regiopark' en 'Voorinvesteren in het landschap voor toekomstige woningbouw' en daaruit afgeleide uitvoeringsprogramma's.

In de evaluatie van 2008/2009 hebben wij onder meer vastgesteld dat er meer van buiten naar binnen gewerkt moest worden en dat een grotere betrokkenheid van de stakeholders nodig was. Dit was het startsein voor een economische agenda, een kwaliteitsimpuls voor het landschap en meer aandacht voor profilering. Daarnaast besloten wij om middelen vrij te maken om de positie van de niet-stedelijke gemeenten te versterken.

1.2 De oogst van de afgelopen jaren

De oogst van onze samenwerking kan voor een deel worden afgemeten aan de vele concrete projecten die er de afgelopen periode zijn geweest. Deze projecten hebben het samenwerkingsverband een praktisch en herkenbaar gezicht gegeven. Geen woorden, maar daden en die daden zijn er teveel om hier op te sommen. Wat dat betreft heeft de samenwerking haar bestaansrecht meer dan bewezen.

Minder zichtbaar, maar van minstens, zo niet groter belang, is de aantoonbaar geïntensiverde afstemming en samenwerking op het gebied van beleid. Deze samenwerking heeft geleid tot een gemeente- en provinciegrensoverschrijdende, integrale aanpak van wonen, werken, mobiliteit en landschap.

We hebben geïnvesteerd in het verzilveren van gezamenlijke kansen, in het oplossen van gezamenlijke problemen en in het

met elkaar omgaan als partners in plaats van concurrenten. Op basis daarvan zijn wij erin geslaagd om rijksmiddelen van substantiële omvang naar onze regio te halen. Ook konden wij een gezamenlijk beroep doen op Europese middelen, waarmee wij konden investeren in het verbeteren van de kwaliteit van de regio. Het samenwerkingsverband heeft verder haar waarde getoond in de regionale afstemming van woningbouw en bedrijventerreinen. Doel hierbij was het beperken van onderlinge concurrentie en het beheersbaar houden van verliezen. De regionale samenwerking heeft geleid tot afspraken over de kwantiteit en de kwaliteit van nieuwbouw en bedrijventerreinen. In vergelijking met andere regio's kan dit resultaat in deze crisistijd als uitzonderlijk positief worden betiteld.

Aanzienlijke stappen zijn gezet, met zichtbare resultaten. Wij kunnen trots zijn op deze resultaten en de afspraken en het proces tot afstemming van woningbouw- en bedrijventerreinen. Het nut van de regionale samenwerking staat in die zin ook niet ter discussie. De vraag is wel of de veranderende omstandigheden om een andere koers vragen.

1.3 Veranderende context

In september van 2008 viel de bank Lehman Brothers om en kreeg de financiële crisis en vervolgens ook de recessie Nederland in zijn greep. Vijf jaar later is duidelijk geworden dat daarmee de context voor de regionale samenwerking veranderd is. De nieuwbouw van woningen is stilgevallen. De verkoop van bedrijventerreinen en kantoren is teruggelopen. De werkloosheid stijgt. Consumenten en bedrijven houden de hand op de knip. Inmiddels is het inzicht doorgebroken dat er niet alleen sprake is van conjuncturele effecten. Ons aanbod van kantoren, winkels en bedrijventerreinen is te ruim gebleken en voor onder meer woningbouw is er nog een grote reserveplacaciteit. Er is een vragersmarkt ontstaan waarin uiterst kritisch naar de kwaliteit van het aanbod wordt gekeken. In financieel opzicht zijn toekomstige

rendementen niet meer zo zeker als voorheen. Deze noodzakelijke correctie van de 'leencapaciteit' van de financiële instellingen beperkt de komende jaren de financiële armslag van bedrijven, bewoners en overheden aanzienlijk. Daarbij komt een verder decentraliserende en bezuinigende overheid.

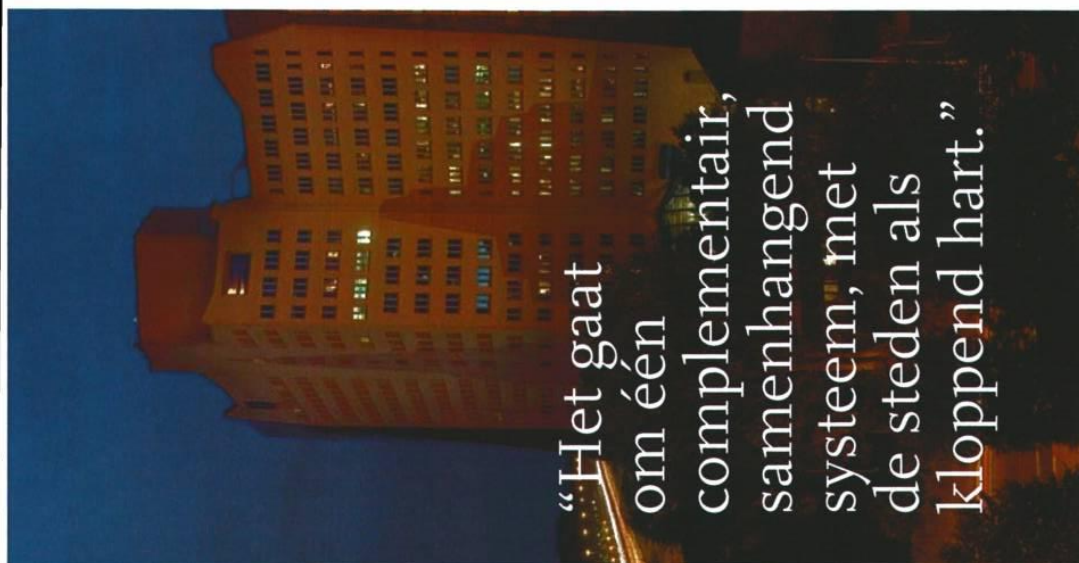
Andere belangrijke trends zijn toenemende aandacht voor verantwoord energiegebruik, een afnemend contrast tussen stad en land, toenemende behoefte aan herkenbaarheid van plaats en regio en de opkomst van nieuwe vormen van economie en werkgelegenheid.

Het jaar 2013, kortom, biedt in veel opzichten een ander kader dan het jaar 2008.

1.4 Blijvend perspectief

De context mag dan drastisch veranderd zijn, de betekenis van en het perspectief voor de regio Groningen-Assen zijn blijvend. Groningen-Assen zal ook de komende decennia een groeiende bevolking kennen. De concentratie van werk, opleiding en voorzieningen zet zich door. De werkgelegenheid zal zich vooral concentreren in de beide steden, met als gevolg dat de dagelijkse pendel naar de steden toeneemt en dat stedelijke voorzieningen beter bezocht worden. De invloedssfeer van de steden groeit naarmate het landelijk gebied krimpt. De sociaal-demografische ontwikkelingen trekken zich weinig aan van de bestuurlijke regio. De regio Groningen-Assen zal dan ook meer een regio zonder harde grenzen moeten zijn. Het gaat om één complementair functionerend, samenhangend systeem, met de steden als kloppend hart.

Voor de gehele Noordelijke regio neemt het belang van een gezond economisch kerngebied alleen maar toe. Daarmee blijft de betekenis van de ontwikkeling van Groningen-Assen onveranderd groot. Nieuwbouw en uitbreiding van woningen, winkels en



werken en een adaptieve benadering. Kortom: een organisatie die zich richt op de speerpunten, die het vuur van de samenwerking brandend houdt en die bij nieuwe kansen actie organiseert en mobiliseert. Daarbij is een cruciale rol en samenwerking weggelegd voor en met de stakehouders in de regio. Uiteraard is zo'n organisatie optimaal flexibel ingericht (ook qua financiën).

In Europa neemt het belang van de regio alleen maar toe. Uiteraard blijft er veel te doen op het niveau van de lidstaten, maar voor zaken als 'regionale ontwikkeling' wordt steeds meer de regio zelf aanspreekpunt. Ook daarom is het van belang dat de regio Groningen-Assen zich als sterke, herkenbare regio kan presenteren.

Een veranderde context, maar een blijvend perspectief. Wat betekent dit voor de Regio Groningen-Assen? Op welke speerpunten moet de samenwerking zich richten? En op welke wijze kunnen wij daar resultaat in boeken? In het volgende hoofdstuk lichten wij dit nader toe.

“Juist in deze tijd is het bundelen van onze kracht van eminent belang.”

bedrijventerreinen is de komende jaren weliswaar minder aan de orde, maar samenwerken aan de verbindingen én de kwaliteit van stad en land misschien wel des te meer. Op het moment dat de economie weer aantrekt, is het van belang om te beschikken over een kwalitatief aanbod dat de toenemende, maar veranderde, vraag kan bedienen. En wel zo'n manier dat in de regionale samenwerking het 'gunnen' boven het 'concurreren' verheven blijft.

1.5 Regionale samenwerking anno 2013

In een gebied waar voor bewoners, bedrijven en activiteiten de gemeente- en provinciegrenzen er nauwelijks toe doen, zullen individuele overheden, gezamenlijk moeten handelen. Juist in deze tijd van onzekerheid, sulvallende ontwikkeling en schaarser wordende middelen is het bundelen van onze kracht en het 'over de eigen schaduw heen stappen' van eminent belang. Het vooruitzicht van de toekomstige gemeentelijke herindeling (lees: schaalvergroting) doet daar niets aan af. Zodra de herindelingsplannen concreet vorm en inhoud krijgen, kan de regiovisie daaraan alsnog worden geijkt.

De inhoud is leidend voor onze toekomstige regionale samenwerking. Het 'blauwtruidenken' (waarbij de overheid langtermijndoelen oplegt) en de uitrol van grote gebiedsontwikkelingen behoren maar alle waarschijnlijkheid tot het verleden. Dat geldt ook voor omvangrijke programma's voor bijvoorbeeld natuur, landschap en water. Het wordt de kunst om met gerichte, samenhangende interventies en injecties meer met minder te doen. Daarvoor zijn uitwisseling en samenwerking onmisbare voorwaarden.

Ook de veranderde financiële context is een gegeven. Het is de opgave om op de meest efficiënte manier met menskracht en middelen om te gaan en om organisaties aan te passen aan de actuele uitdagingen. Met een minder brede agenda, een aangepaste werkwijze, een opdracht om efficiënt en effectief te

2.1 De speerpunten voor 2013 en verder

De veranderde context brengt met zich mee dat de accenten in de regionale aanpak in de komende jaren zullen verschuiven. Andere tijden vragen om andere antwoorden. Het Kwaliteitsteam van de Regio Groningen-Assen heeft hierover een behartigenswaardig advies uitgebracht ('De regio als troefkaart', 11 juli 2012)

De oorspronkelijke hoofddoelstellingen voor de Regio Groningen-Assen – economische kansen benutten en uitbouwen en gebiedskwaliteiten behouden en versterken – blijven overeind. Daarvan leiden wij drie nieuwe speerpunten af voor de komende periode, die de samenwerking in de regio nieuwe inhoud geven en het profiel van de regio versterken:

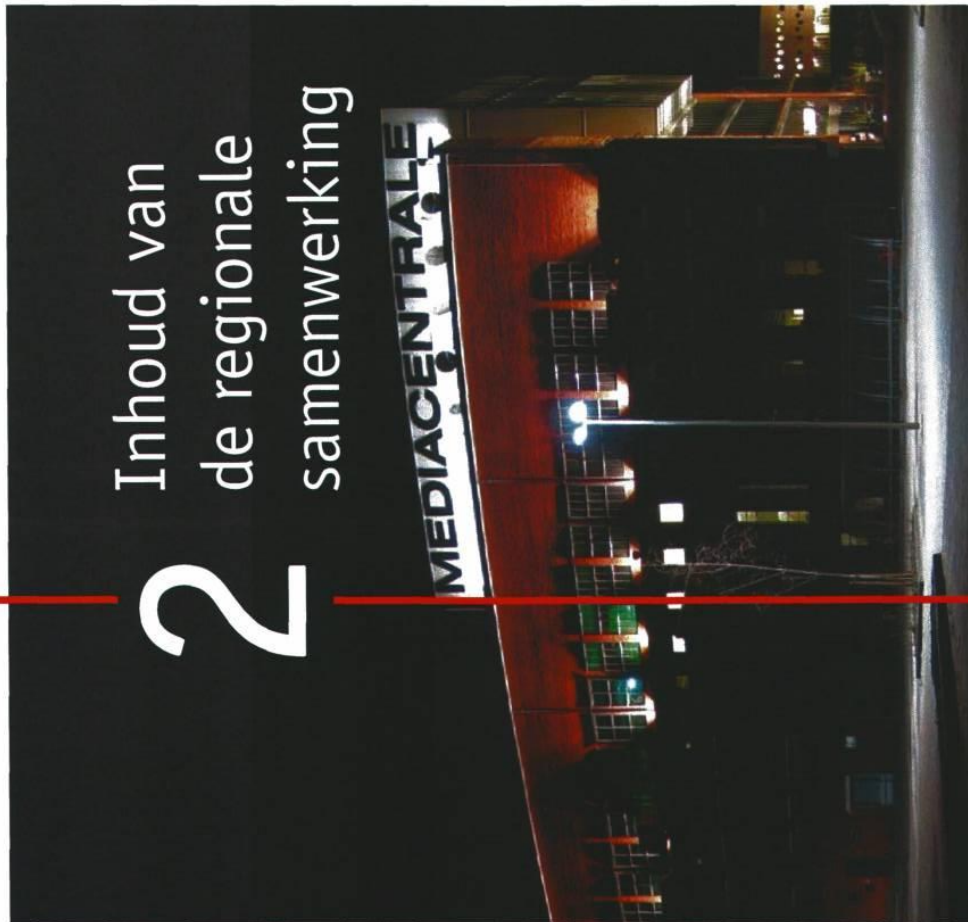
1. Het economisch kerngebied verder ontwikkelen.
2. De interne samenhang tussen steden en regio versterken.
3. De kwaliteit van stad en land behouden en versterken.

Het economisch kerngebied verder ontwikkelen

De Regio Groningen-Assen heeft een belangrijke functie als economisch kerngebied in Noord-Nederland. Zowel voor de inwoners en ondernemers in de regio als daarbuiten is het van eminent belang dat Groningen-Assen deze positie behoudt en verder ontwikkelt.

Dit vraagt om:

- het verbeteren van het ondernemers- en vestigingsklimaat;
- bedrijfsontwikkeling en –vestiging;
- verbondenheid met andere regio's;
- het profileren van de regio als de attractieve stadsregio waarin het prettig werken en wonen is.



De regio als troefkaart

- Wees een goede gastheer: geef ruimte aan economie en investeer in cultuur en goede voorzieningen.
- Werk met adaptieve formules in de woningbouw en maak op overtuigende wijze de switch van een aanbod naar een vragersmarkt.
- Draag zorg voor comfortabel transport en bijbehorende infrastructuur.
- Koppel waarden, verbind economische potenties met ruimte en leg de focus op bedrijfshuisvesting in plaats van bedrijventerreinen.
- Behoud het landschap als unieke selling point en houd oog voor veranderingen in het landschappelijk decor.
- Gebruik de regio als proeftuin voor de energietransitie.

(Bron: De regio als troefkaart, 11 juli 2012)



Winsum

Jongeren varen in Winsum onder de brug 'De Boog' door.

“Het is zaak ervoor te zorgen dat het ‘daily urban system’ goed kan functioneren en zich verder kan ontwikkelen.”

De interne samenhang tussen steden en regio versterken
De verwevenheid tussen de steden Groningen en Assen enerzijds en de regio anderzijds wordt sterker. Het aantal dagelijkse verplaatsingen tussen de regio en de steden groeit nog steeds. Of het nu is om te werken, te wonen, onderwijs te volgen, medische voorzieningen te gebruiken, te winkelen, te recreëren of evenementen te bezoeken. Bij gebrek aan een goed Nederlands equivalent gebruiken wij voor het gebied waarin men zijn min of meer dagelijkse en reguliere activiteiten onderneemt, de term 'daily urban system'. Het is zaak ervoor te zorgen dat dit samenhangende systeem goed kan functioneren en zich verder kan ontwikkelen.



Dit vraagt om:

- een hoogwaardig en duurzaam vervoersnetwerk;
- het versterken van de bijbehorende infrastructuur;
- het monitoren van regionale afspraken over de ontwikkeling van plancapaciteiten voor wonen, werken, bedrijfshuisvesting en voorzieningen.

De kwaliteit van stad en land behouden en versterken

Het Kwaliteitsteam typeert Groningen-Assen als "een regio met een grote diversiteit aan landschappen en woonmilieus. 'Stad en land' vormen hier een twee-eenheid. De regio combineert een grote diversiteit aan recreatieve milieus en woonmilieus met een breed en actueel cultureel aanbod. De regio combineert vrijheid, ruimte en ecologische kwaliteiten met een breed spectrum aan stedelijke en dorpse voorzieningen" (juli 2012, p.11). Die kwaliteiten willen wij koesteren en waar mogelijk verder versterken.

Dit vraagt om versterking van :

- de steden als centra en ankerpunten voor werk, onderwijs, cultuur en voorzieningen;
- het landelijk gebied als aantrekkelijk en vitaal platteland en recreatief gebied.

2.2 Resultaatgerichte regionale samenwerking

De veranderde context leidt niet alleen tot aanpassing van de speerpunten van onze samenwerking, maar ook tot een andere wijze waarop wij aan het bereiken van resultaten werken.

Allereerst wordt steeds duidelijker dat resultaatgericht werken anno 2013 een andere aanpak vraagt dan voor de recessie. Grote programma's en grote gebiedsontwikkelingen zijn niet meer aan de orde. Resultaat moet worden geboekt door ruimte te bieden aan initiatief en daarbij (ook als overheden) steeds stapjes, hoe klein dan ook, naar voren te zetten. Richtsnoer hierbij zijn niet

meer uitgewerkte plannen, maar de geformuleerde doelen en perspectieven. Wij weten bijvoorbeeld dat wij een 'vitaal platteland' willen, maar hoe die vitaliteit vorm krijgt, zal blijken uit concrete stappen en niet uit van tevoren ingevulde plannen. Uiteraard zal ook de overheid zelf gericht actie moeten ondernemen, maar de overheid zal zich vooral sterk 'naar buiten toe' moeten oriënteren. Dat betekent zoeken naar initiatief en investeringskracht, in en buiten het gebied, en dit vervolgens mogelijk maken of verbinden aan de eigen investering en acties. De overheid dient daarbij visie en inspiratie aan te reiken om ontwikkelingen op gang te helpen, maar ook de algemene belangen te blijven behartigen en de daarvoor benodigde kaders te stellen.

Binnen de regionale samenwerking geldt dat de actie vooral op dat niveau moet worden uitgevoerd waar de middelen en de verantwoordelijkheden liggen. In principe is dat dus zo 'laag' mogelijk: als het kan bij inwoners en ondernemers zelf, anders bij de gemeente en als dat niet gaat bij de provincie. Het samenwerkingsverband voert die taken waarvan een regionale meerwaarde kan worden aangetoond. Daarbij past ook een opdracht de samenwerking op een 'adaptive wijze' vorm te geven. De maatschappelijke en ruimtelijk-economische ontwikkelingen bepalen hierbij de agenda; de vraagstukken worden op basis van maatwerk aangepakt. De grenzen van de samenwerking liggen niet vast en zijn afhankelijk van de opgave en het netwerk van de stakeholders. Ook hierbij is flexibiliteit wezenlijk.



De geformuleerde speerpunten vertalen wij in dit hoofdstuk in een praktische agenda voor de Regio Groningen-Assen. Dat gebeurt tegen de achtergrond van wat eerder werd opgemerkt over een resultaatgerichte regionale samenwerking (aanpak anno 2013, actie op het niveau waar de actie primair thuishoort, een efficiënte en flexibele organisatie). Ook geven wij aan op welke wijze de bestuurlijke organisatie van de Regio Groningen-Assen toegesneden wordt op het vormgeven aan deze agenda.



In hoofdstuk 2 zijn de inhoudelijke speerpunten geformuleerd waarop de samenwerkende partijen in de Regio zich zullen gaan richten. Hieronder maken wij deze speerpunten concreet in een uitvoeringsagenda voor de komende jaren. **Daarbij brengen wij onderscheid aan tussen wat de Regio Groningen-Assen zelf zou moeten oppakken ('RGA doet') en wat zij van anderen verwacht ('RGA agendeert').** Deze coördinerende of stimulerende rol die het samenwerkingsverband kan spelen, kan verschillen al naar gelang het onderwerp. Die agendering richt zich zowel naar binnen (naar bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en overheden in de regio) als naar buiten, waarbij voor het schaalniveau van Noord-Nederland vooral de organisatie van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) een belangrijke partner zal zijn.

3.1 Het economisch kerngebied verder ontwikkelen

Economie is altijd een resultaat van samenwerking. Ondernemers werken met risicodragend vermogen aan het realiseren van rendement en het creëren van nieuwe banen. Het onderwijs zorgt voor goed gekwalificeerd personeel. De overheid zorgt voor de infrastructuur en gebiedsrichting, het wettelijk kader en een basisvangnet voor inkomen en stimulerende maatregelen. Als aanjager van de economische ontwikkeling zien wij een rol weggelegd voor het nieuwe Economisch Platform.

Het bedrijfsleven hebben wij gevraagd te komen met een innovatie- en investeringsagenda. Het bedrijfsleven brengt daarmee nieuw elan voor de marktorientatie van de regio. Het doel van die agenda is om via samenwerkingsverbanden, (nieuwe) markten en sectoren binnen het bereik van het midden- en kleinbedrijf van de regio te brengen. De innovatie- en investeringsagenda wordt binnen het Economisch Platform afgestemd met de overheid en het onderwijs. Uit de ervaringen in de regio S Twente en Eindhoven hebben wij lering getrokken; de inhoud en aanpak is maatwerk en passend bij onze regio.

Samenwerking door het bedrijfsleven is in onze regio niet vanzelfsprekend. Bovendien is de aansluiting in de regio met de kansrijke economische sectoren zwak. De focus moet in de regio dan ook liggen op het verbinden van mensen en bedrijven (bestaand en nieuw, groot en klein) met deze kansrijke sectoren. In combinatie met de kennis en het innovatievermogen bij de RUG, hogescholen, ROC's en andere instellingen, mondt dat uit in concrete nieuwe activiteiten en meer banen in onze regio voor de komende jaren.

Haren

Drukte bij de bushalte op het transferium in Haren, naast de A28.



Voor sommige activiteiten geldt dat de regio de juiste maat en schaal heeft om tot succesvolle uitvoering te komen. Andere acties, bijvoorbeeld die een relatie hebben met Den Haag en Europa, kunnen beter door SNN worden opgepakt.

Voor de regio blijft de taak weggelegd de gemaakte afspraken over de bestaande en eventuele nieuwe locaties voor bedrijfshuisvesting te monitoren en waar nodig de afstemming te actualiseren. Voor een compleet aanbod aan werklocaties in de regio is dat niet genoeg. De nieuwe economie vraagt ook een grotere variatie in werklocaties dan de huidige, vaak cervormige en monofunctionele werkmilieus. Hergebruik van gebouwen zal daarbij een belangrijke rol spelen.

De regio dient daarnaast als vestigingsregio positief in beeld te blijven, met waardering voor zowel het woon- als het werkklimaat. Waar mogelijk sluiten wij aan bij de profilering van relevante organisaties en bestaande communicatie- en marketingkanalen.

De externe bereikbaarheid van onze regio en de verbondenheid met andere economische kerngebieden via het hoofdwegennet, het spoor en door de lucht (GAE) is hoofdzakelijk het aandachtsgebied van het SNN.

RGGA DOET:

Economisch Platform faciliteren (vb. versterken ondernemerschap, aansluiting starters en jonge innovatieve ondernemers). Uitkomsten van het Platform kunnen leiden tot gerichte regionale acties op het economisch terrein van de regio.

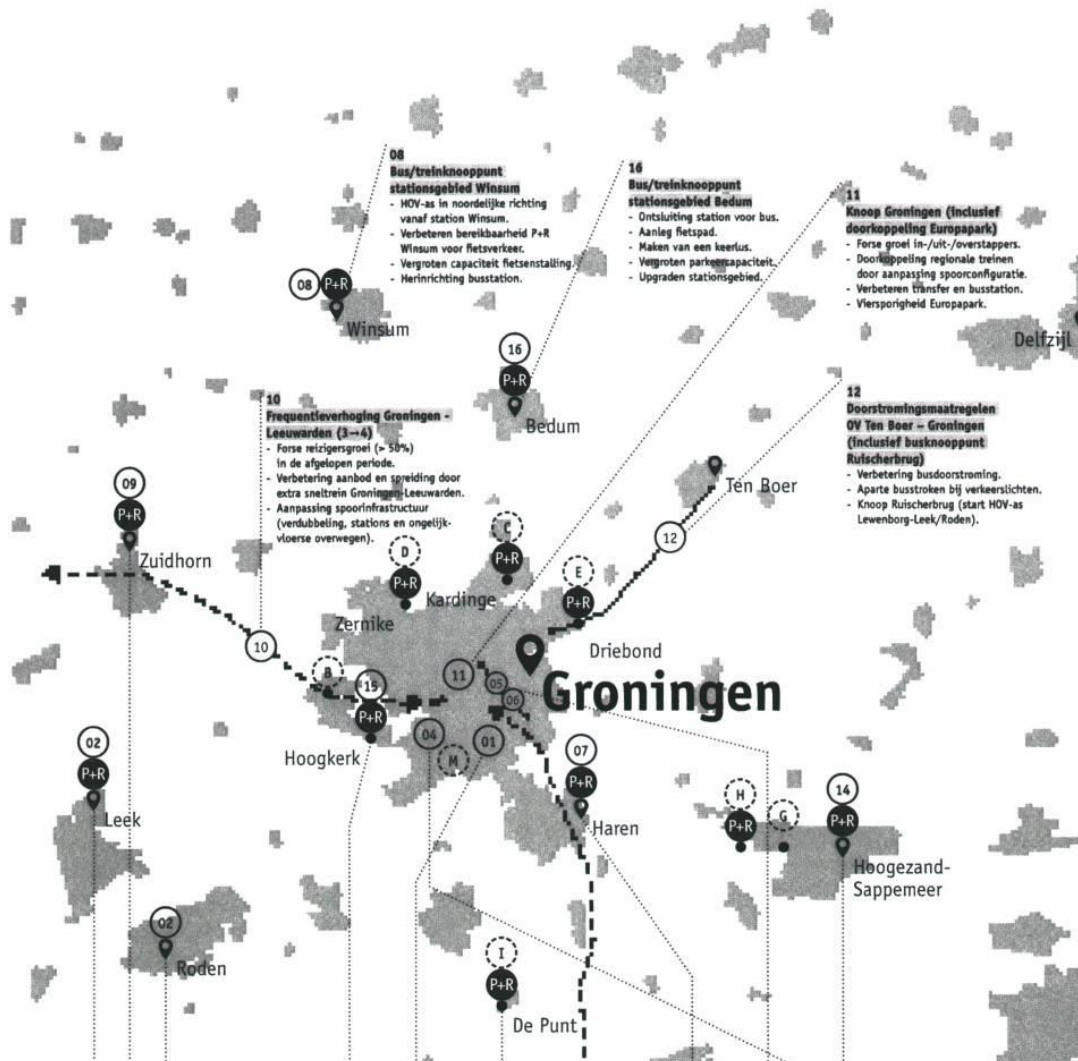
RGGA AGENDEERT:

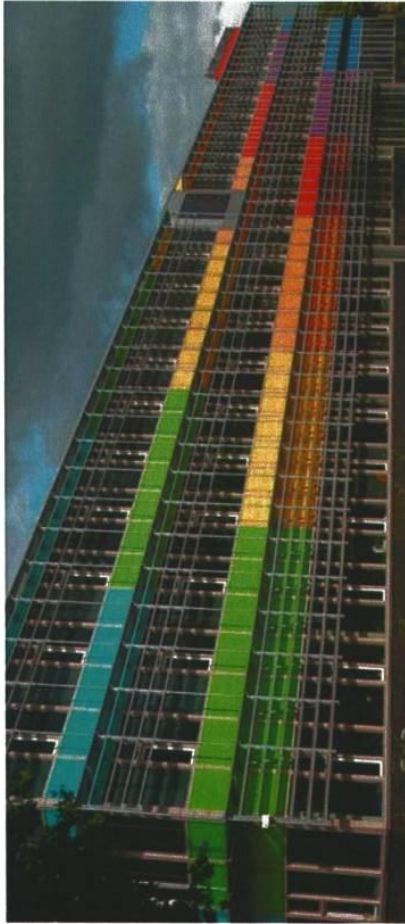
Nieuwe economie vraagt om variatie in werkplekken bij bestaande en mogelijk nieuwe locaties. Externe bereikbaarheid van de regio en de verbinding met andere economische kerngebieden. De regio Groningen-Assen in beeld als gezonde middelgrote stadsregio (agendering bij SNN, in Den Haag en in Europa).



gfa
**OVER-
 ZICHTS
 KAART**

**Basispakket
 en Pakket P+R/
 OV-knooppunten**
 Regio Groningen - Assen





3.2 De interne samenhang versterken

Voor een goed functionerende regio is een compleet en divers aanbod aan woon- en werkmilieus nodig, waaronder ook hoogwaardige (culturele) voorzieningen en onderwijsmogelijkheden. Over de aanpak en afstemming daarvan hebben wij inmiddels regionale afspraken gemaakt, die hoofdzakelijk gemonitord hoeven te worden. In regioverband moeten wij alert reageren op nieuwe ontwikkelingen en kansen voor de regio. Deze kunnen eventueel leiden tot aanpassing en aanvulling van het afsprakenkader.

De interne bereikbaarheid is een noodzakelijke voorwaarde voor een goede regionale ontwikkeling. Hier ligt een actieve rol voor de samenwerkingsorganisatie RGA zelf. De aandacht en cofinanciering moet zich richten op het organiseren van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), het realiseren van P+R-voorzieningen en van Fietsroute Plus.

De bereikbaarheidsstrategie van de regio is gericht op het bereikbaar houden van de economische toplocaties, waaronder de kennisconcentraties, de zorgvoorzieningen, en Groningen Airport Eelde.

Parallel aan de actualisatie van de regiovisie is de Netwerkanalyse van 2006 geactualiseerd. Uit de analyse blijkt dat de in 2006 ingezette bereikbaarheidsstrategie van de Regio Groningen-Assen succesvol is geweest. Zij is nog steeds stevig genoeg

om uiteenlopende ontwikkelingen en trends op te kunnen vangen zodat de regio bereikbaar blijft. Op onderdelen verdient de strategie wel extra accenten. Blijvend uitgangspunt is dat de bereikbaarheid in de regio benaderd wordt vanuit een integraal vervoerssysteem voor auto, fiets, bus en trein, aangevuld met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement. Op basis van de bereikbaarheidsstrategie is een bereikbaarheidsprogramma 2013-2020 opgesteld. Aan het Basispakket bereikbaarheid, met investeringen HOV-assen, OV-knooppunten en P+R, wordt vanuit het regiofonds 62 miljoen euro bijgedragen. Op 14 juni 2013 heeft de Stuurgroep besloten het besluit over de Netwerkanalyse met bijbehorende bijlagen als voorlopig besluit voor te leggen aan raden en Staten. Op bladzijde 33 van dit rapport zijn in drie tabellen de betreffende projecten met bijbehorende financiering nader weergegeven. Daarnaast zorgen de provincie en gemeente Groningen voor de financiering van nieuwe projecten om de regio en de stad via de HOV-structuur met elkaar te verbinden. Zij zorgen ook voor auto-geleeteerde projecten om de bereikbaarheid van de stad Groningen te waarborgen bij de uitvoering van de grote projecten (Groningen Bereikbaar). Ook het Rijk is partner in de regionale bereikbaarheid. Met het programma Beter benutten wordt door Rijk en regio de komende jaren gezamenlijk fors geïnvesteerd in het zo goed mogelijk benutten van de bestaande vervoersinfrastructuur.

RGGA DOET:

Monitoring van woningbouw, werklocaties en mobiliteitsontwikkeling.

Het bereikbaar houden van de economische toplocaties in de Regio Groningen-Assen, waaronder de kennisconcentraties, de zorgvoorzieningen, en Groningen Airport Eelde.

Versterken van de HOV-structuur van de regio, inclusief OV-knooppunten en P+R-locaties.

Uitvoeren van het programma Beter

Benutten, waarbij het gaat om het beter benutten van bestaande infrastructuur.

RGGA AGENDEERT:

Verbeteren van de bereikbaarheid van de regio voor auto, OV en fiets. Stimuleren van mobiliteits- en verkeersmanagement.

Vergroten van de variatie aan woonmilieus en werklocaties.



Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



PROJECTEN UIT HET BASISPAKKET MET BIJDRAGE UIT HET REGIOFONDS

- 01 Programma Beter Benutten, incl. Groningen Bereikbaar - verkeersmanagement
- 02 Investeringspakket Infrastructuur en Openbaar Vervoer Leek/Roden (P+R Leek, strekken lijnen en koppelen Qliners)
- 03 Programma FlorijnAs Assen (samenvoeging busstation en Assen Zuid)
- 04 HOV-as West 3e fase
- 05 Busdoorstroming Europaweg
- 06 Busontsluiting P3 Europaweg
- 07 Permanente uitbreiding P+R Haren
- 08 Bus/treinknooppunt stationsgebied Winsum
- 09 Doorontwikkeling P+R Zuidhorn

P+R/OV KNOOPPUNTEN ZONDER BIJDRAGE UIT HET REGIOFONDS

- 10 Frequentieverhoging Groningen - Leeuwarden (3→4)
- 11 Knoop Groningen (inclusief doorkoppeling en viersporigheid Europapark)
- 12 Doorstromingsmaatregelen OV Ten Boer - Groningen (incl. busknooppunt Ruischerbrug)
- 13 Norgbrug (Assen-West, transferium, fiets, opwaardering kruising N371-N373)
- 15 Bus toe- en afrit A7 transferium Hoogkerk
- 16 Bus / treinknooppunt stationsgebied Bedum
- A Frequentieverhoging trein Groningen-Assen (4 → 6)
- B Studie naar haalbaarheid Station Hoogkerk
- C Transferium Kardingse
- D P+R Zernike
- E P+R Driebond
- F Kwaliteitsmaatregelen P+R (niet op kaart aangegeven)
- G Knoop Hoogezand-Sappemeer
- H P+R Knoop Hoogezand-Sappemeer
- I Transferium De Punt inclusief aansluiting A28
- J Busstation Norg
- K Infra-ontsluiting busstation Assen
- L Busaansluiting Kloosterveen Assen
- M Toegankelijkheid bushaltes Groningen

3.3 De kwaliteit van stad en land behouden en versterken

De steden moeten zich verder kunnen ontwikkelen als centra voor werk, onderwijs en voorzieningen. Over wat daarvoor nodig is op het gebied van werken, bereikbaarheid en woningbouw is bij de voorgaande speerpunten al stilgestaan. Meer dan voorheen moeten wij aandacht hebben voor de kwaliteit van de bestaande gebouwde omgeving en dan vooral voor de herstructurerings- en transformatieopgave.

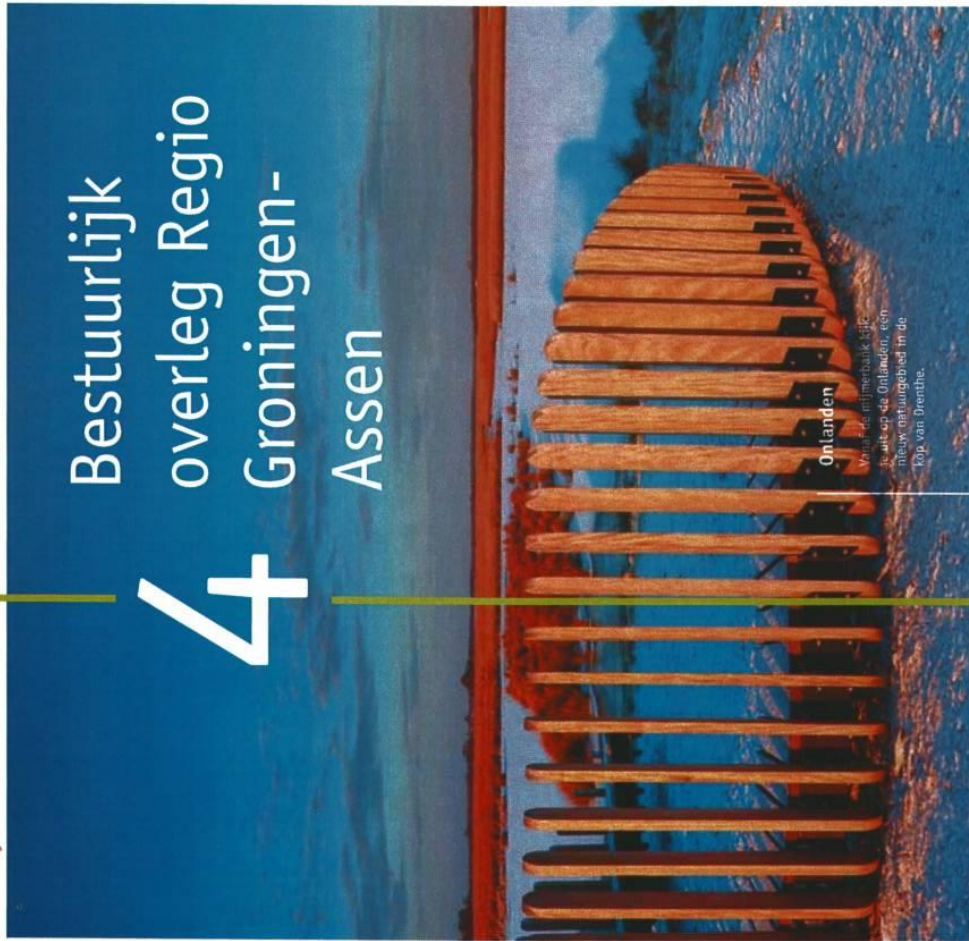
Het landelijk gebied moeten wij als erfgoed, vitaal platteland en recreatief gebied (Nationaal Landschap; stedelijke recreatie) met economisch draagvlak in stand houden en verder ontwikkelen. Cultureel en landschappelijk erfgoed kunnen daarbij als parels ter profilering van de regio ingezet worden. Het Kwaliteitsteam beredeneert waarom het gevarieerde landschap van Groningen-Assen een werkelijk 'unique selling point' van de regio is (2012, p. 25). Het belang van het landschap voor welzijn en welvaart benadrukken wij waarbij we op een meer offensieve manier gebruik maken van die eigenschappen. Het huidige programma Regiopark gaan wij inhoudelijk ombuigen naar regionale landschapsprojecten, waarbij centraal zal staan de toegevoegde waarde voor het versterken van de gebiedskwaliteit van de regio en het benutten van de economische kansen voor recreatie en toerisme. Uitvoering van de landschapsopgaven zelf is een verantwoordelijkheid van de provincies, in samenwerking met gemeenten en andere organisaties.

RGGA DOET:

- Inzetten op regionale projecten ter versterking van gebiedskwaliteit en meerwaarde voor woon- en werkmilieus en recreatie en toerisme.
- Behoud en ontwikkeling van de regionale parels (Natura 2000, Nationaal landschap en Landgoederen).
- Een geactualiseerd woningbouw- en bedrijventerreinprogramma.

RGGA AGENDEERT:

- Actieve herstructurering en transformatie van verouderde delen van de bestaande voorraad aan woningen, bedrijfsterrainen en -panden en winkels.
- Uitvoering van regionale landschapsprojecten.
- Aandacht voor verrommeling.

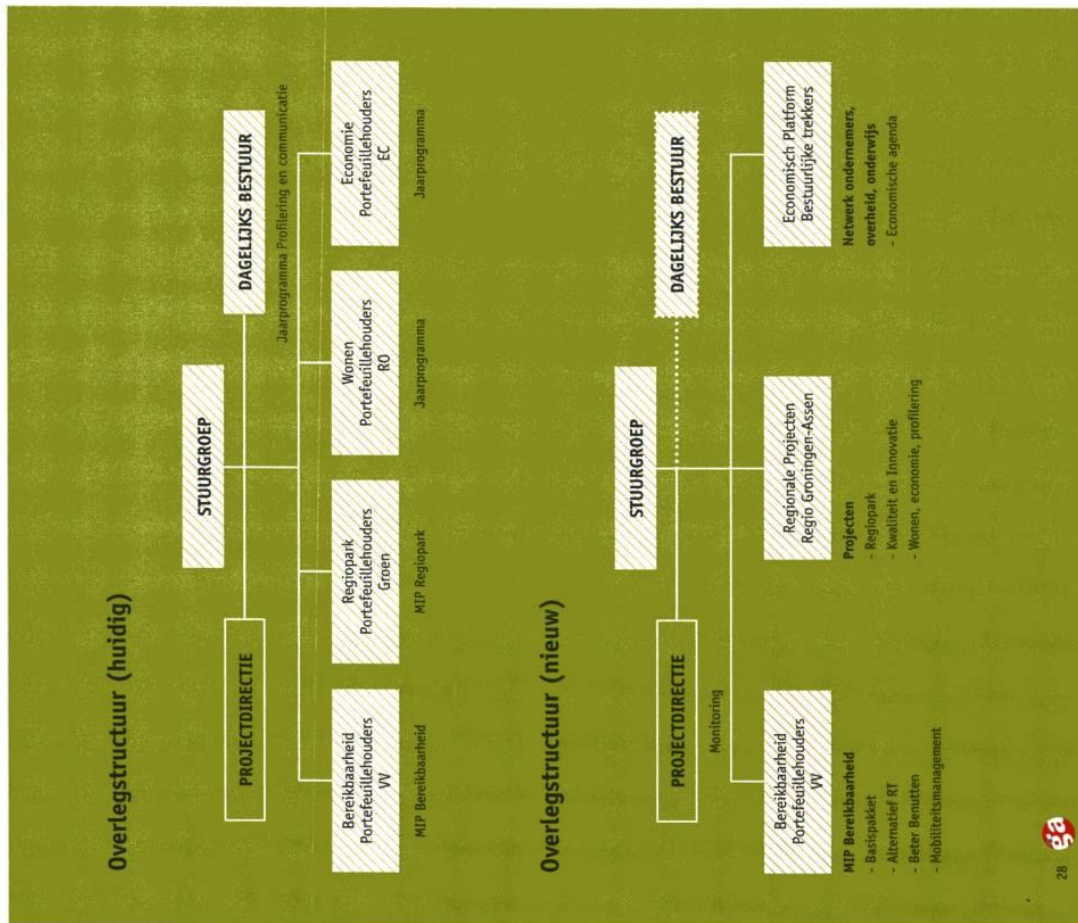


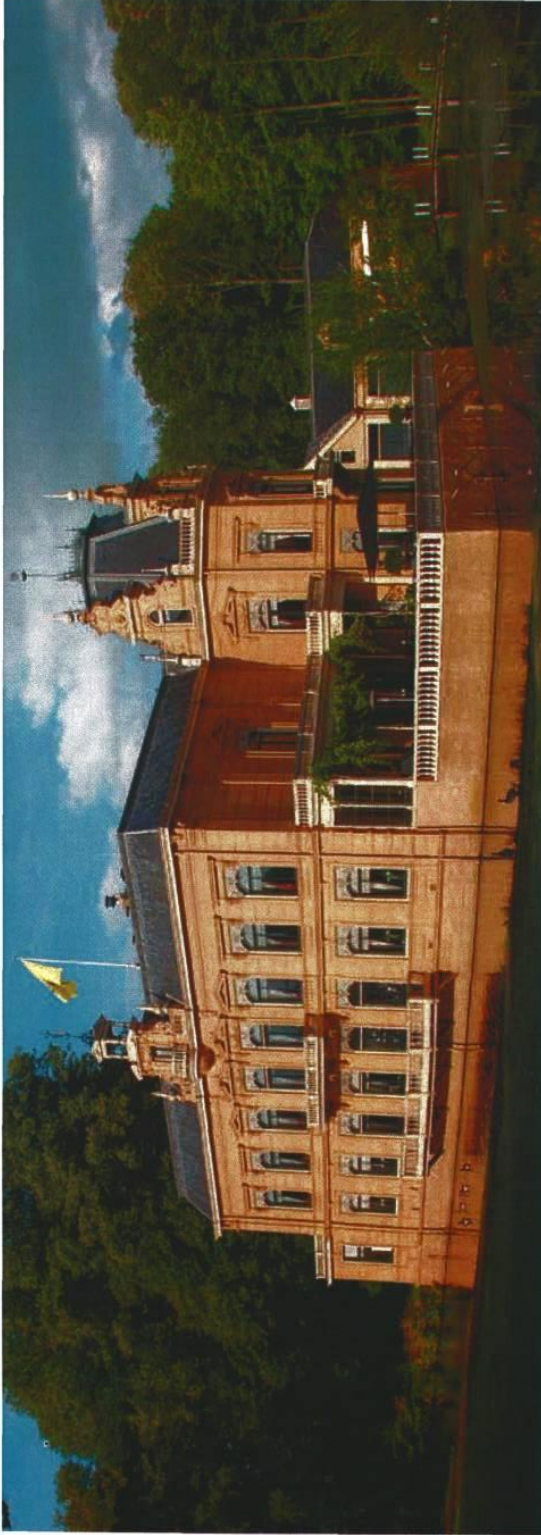
De primaire rol van het regionale samenwerkingsverband RGA is het faciliteren van de politiek-bestuurlijke afstemming rond de regionale agenda en het verstrekken van co-financiering of subsidie voor regionale projecten. De uitvoerende rol ligt zo veel mogelijk bij de deelnemende partijen. De nieuwe overlegstructuur is ingericht op deze rolopvatting en de actuele inhoud. De uitwerking van de speerpunten/themes vindt plaats via bestuurlijke opdrachten inclusief de financiering.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen

4.1 Organisatorische maatregelen

- De Stuurgroep blijft opdrachtleverer en het belangrijkste sturingsorgaan (frequente 4 à 5 keer per jaar). Ze doet dit op basis van eenduidig geformuleerde projectopdrachten en -plannen. Aanvullende activiteiten en projecten worden door de Stuurgroep via een jaarprogramma geaccordeerd.
- Raden en Staten nemen kennis van het meerjaren investeringsprogramma, de begroting en het jaarprogramma en worden daarnaast middels regiobijsprekingsmomenten geïnformeerd.
- Het Dagelijks Bestuur krijgt een rol op afroep als bestuurlijk voorportaal / taskforce voor specifieke interventies en als de voorbereiding van de Stuurgroep meer aandacht vraagt.
- Het bestuurlijk treffen op inhoudelijke portefeuilles blijft gefaciliteerd en wordt waar mogelijk gecombineerd (2 keer per jaar, niet geformaliseerd).
- Het portefeuillesoverleg Bereikbaarheid blijft bestaan. De overlegstructuur werkt uit in hoeverre er maatregelen mogelijk zijn die de efficiëntie en effectiviteit ten goede komen.
- De uitvoering van regionale projecten wordt aangestuurd door bestuurlijke vertegenwoordigers van de deelnemers, onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep.
- Het programma Economie vervangen wij door het Economisch Platform.
- De programma's Regiopark en Wonen integreren wij in de pijler Regionale projecten.
- Definiering wat onder Regionale Projecten moet worden verstaan, evenals het vaststellen van een nieuw beoordelings- en spelregelkader vindt door de Stuurgroep plaats.



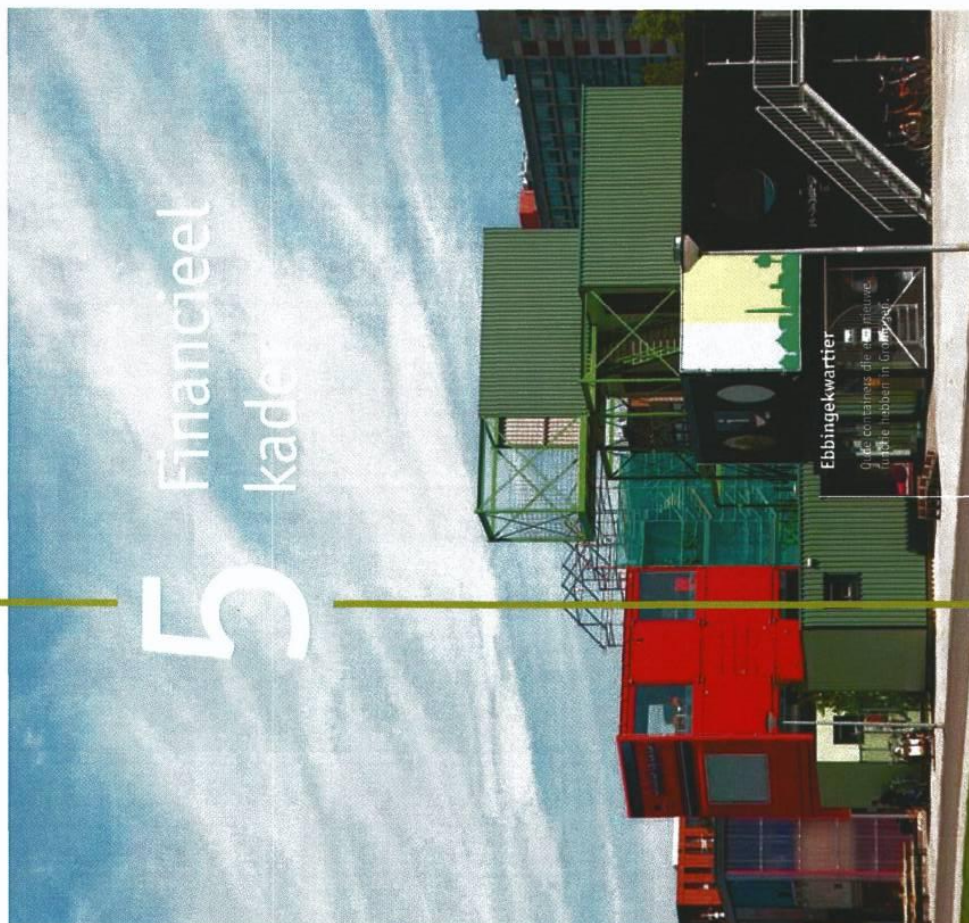


- De projectdirectie behoudt haar adviserende rol, signaleert relevantie (beleids)ontwikkelingen en coördineert de inzet van menskracht.
- Aanvullende activiteiten in het economische domein organiseren wij voor zover mogelijk via de bestaande structuren van SNN, provincies en de gemeenten Groningen en Assen, onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep.
- Projecten waarbij natuur en/of waterontwikkeling voorop staat, worden binnen de bestaande structuren van de provincies uitgevoerd, onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep.
- De monitoring wordt georganiseerd via de deelnemers (nog te bepalen), onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep.
- De profilering wordt georganiseerd via de bestaande structuren voor regio- en stadsmarketing, onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep.
- De ondersteuning in kwaliteit en innovatie wordt gefaciliteerd vanuit deelnemende organisaties, onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep. Zo nodig kan op projectbasis externe expertise worden ingeschakeld. Een nadere uitwerking hiervan vindt na de zomer 2013 plaats.
- Het Convenant 2004 RegioVisie Groningen-Assen 2030 wordt op de nieuwe situatie aangepast.
- Het programmabureau RCA wordt in omvang, bezetting en huisvesting aangepast aan de geactualiseerde inhoud en financiën. Onafhankelijkheid en kwaliteit zijn daarin de twee kernbegrippen.

Nienoord

De borg Nienoord op landgoed Nienoord.





De veranderde financiële context is een gegeven. De opgave is altijd om op de meest efficiënte manier met menskracht en middelen om te gaan en om organisaties aan te passen aan de actuele uitdagingen.

Onze uitdaging voor de komende periode is om resultaat te blijven behalen met minder middelen, aangezien de individuele bijdrage wordt verlaagd en de financiering voor nieuwe projecten onzeker is. De Regio bereikt dat met een agenda die zich richt op speerpunten (minder breed ingestoken dan in het verleden) en een heldere opdracht om efficiënt en effectief te werken. Om adequaat in te spelen op nieuwe ontwikkelingen of opgaven, gaat de samenwerking en de bijbehorende overlegstructuur zich kenmerken door een adaptieve en flexibele benadering. Daar hoort een herkenbare, maar slankere uitvoeringsorganisatie bij, die het vuur van de samenwerking brandend houdt en bij nieuwe kansen actie organiseert en mobiliseert.

“Onze uitdaging voor de komende periode is om resultaat te blijven behalen met minder middelen.”

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen

5.1 Financiële maatregelen

- De jaarlijkse bijdrage van de deelnemers wordt verlaagd met 30% ten opzichte van de oorspronkelijke bijdrage. Deze orde van grootte wordt noodzakelijk geacht, geleid op de sterk verslechterende financiële positie van vooral de gemeentelijke deelnemers in de RCA.
- De looptijd van de jaarlijkse bijdrage verlengen wij met drie jaar tot en met 2023.
- Ten behoeve van het gewenste kasritme kan voorfinanciering door één van de deelnemers plaatsvinden, dan wel kan fasering in de uitvoering van de projecten (nader) worden afgesproken.
- Bestaande harde verplichtingen en toezeggingen blijven van kracht.
- Voor het investeringsprogramma Bereikbaarheid is tot en met 2020 in totaal € 62 miljoen beschikbaar uit het Regiofonds, als cofinanciering voor het basispakket (ambitieniveau 1 bus, NWA RGA).
- Het alternatief voor de Regiotram wordt gefinancierd door de provincie Groningen en de gemeente Groningen (ambitieniveau 2, 3 bus en ambitieniveau 1 trein, NWA RGA).
- Voor het faciliteren van overleg over de regionale economische ontwikkeling via het Economisch Platform RGA is tot en met 2020 per jaar € 150.000 beschikbaar uit het Regiofonds.
- De bestaande verplichtingen uit het Regiotram bedrag € 8,9 miljoen. Voor het investeringsprogramma Regionale Projecten is tot en met 2020 nog eens € 8 miljoen beschikbaar uit het Regiofonds, als cofinanciering voor projecten met een gemeentegrensoverschrijdende betekenis en/of met een bijdrage aan de regionale uniciteit/identiteit. Hiervoor wordt een beoordelingskader uitgewerkt.
- In het Regiofonds reserveren wij in totaal € 4 miljoen voor nieuwe en adaptieve opgaven (ook buiten de traditionele onderwerpen). Hiervoor wordt een spelregeladder uitgewerkt. Binnen de gestelde randvoorwaarden en (financiële) uitgangspunten wordt het huidige programmabureau RGA herijkt. Hiervoor wordt bij een externe partij een uitwerkingsopdracht uitgezet.

	2013-2020	BATEN	2013-2023
Financieel meerjarenperspectief Regio Groningen-Assen			
LASTEN			
Bestaande verplichtingen in het huidige MIP:		Saldo Regiofonds 2013	27,7
- Substantiële projecten			
- Compensatiegelden			
- Bereikbaarheid			
- Kleine regionale projecten			
- Regiotram (8,9)			
- Programmabureau 2013			
Sub totaal	30,9		
		Gemeente Groningen	10
		Bijdragen deelnemers (nieuw)	72,9
Na actualisatie (nieuw beleid):			
Bereikbaarheid (Basispakket netwerkanalyse)	62		
Economie	1,2		
Regionale Projecten	8		
Innovatie	4		
Organisatiekosten, incl. het Programmabureau	4,5*		
Totaal	110,6		110,6
Financieel meerjarenperspectief Regio Groningen-Assen X 1.000.000			
* E.o.a. is afhankelijk van de uitwerking naar een vernieuwd Programmabureau			

Bezuinigingsmaatregelenpakket (ten opzichte van de RGA begroting 2012)

Taakstelling Regionale Projecten (voorheen Begroting Regiotram)
 Taakstelling Economie (voorheen Begroting Economie, wonen, profilering)
 Organisatiekosten, incl. het Programmabureau*
 Schrapen van de Regiotram uit het Regiofonds

- 30% (= € 3,4 mln)
 - 80% (= € 4,4 mln)
 - PM*
 - 33 mln
- Nu harde verplichtingen en toezeggingen worden nagekomen, zijn de bezuinigingsmaatregelen uitsluitend toepasbaar in de zgn. vrije ruimte (Begroting 2013-2020 minus Verplichtingen = vrije ruimte). Binnen deze vrije ruimte vinden bovengenoemde taakstellende bezuinigingsmaatregelen plaats.
- De uitwerking van de bezuinigingsmaatregel op grond van het Financieel Meerjarenperspectief dient plaats te vinden in het vernieuwde -en nog op te stellen- Meerjaren Investeringsprogramma (2013-2020).

2 september
Plenaire bijeenkomst voor raads- en statenleden.

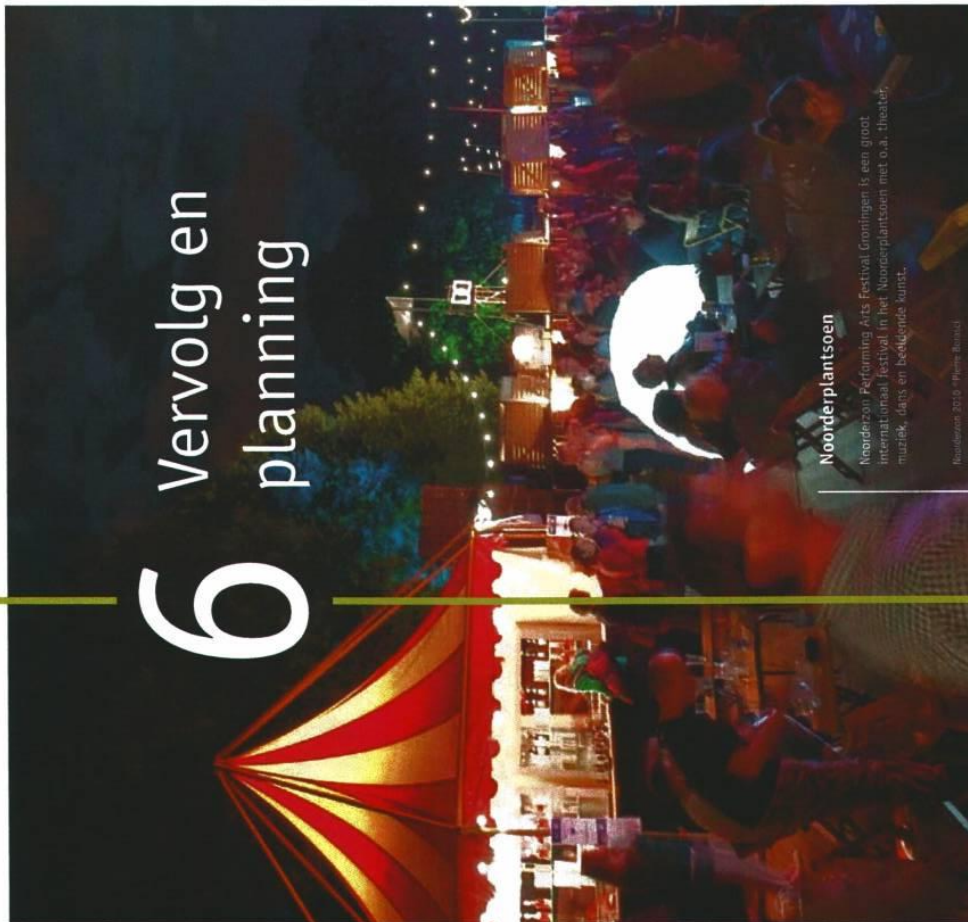
9 september
Geactualiseerde regiovisie aanbieden aan raden en staten door de Stuurgroep.

Oktober
Behandeling in raads- en statencommissies.

November/December
Besluitvorming in raden en staten.

December/Januari
Vaststelling van de geactualiseerde regiovisie door de Stuurgroep.

“Samen willen we werken aan een sterke regio waarin een half miljoen mensen met veel plezier kunnen blijven wonen, werken en leven.”



Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen

Basispakket (versie 3 juni 2013)		GEREED	KOSTEN	REGIOFONDS	RSP HOV/ TRANSFERRIA	RSP OVERIG	OVERIG
PROJECT							
	Programma Beter Benutten, incl. Groningen Bereikbaar - verkeersmanagement	2012-2014	€ 15.800.000	€ 2.700.000			€ 13.100.000
Kolibri 19 / RSP06/23/24	Investeringspakket Infra en OV Leek/Roden (P+R Leek, strekken en koppelen Olthuis)	2013-2016	€ 12.000.000	€ 3.600.000	€ 3.300.000		€ 5.100.000
Kolibri 02/03 (relatie met RSP 22)	Programma FlorijnAs Assen (samenvoeging busstation en Assen Zuid)	2013-2018	€ 155.000.000	€ 13.400.000		€ 110.000.000	€ 31.600.000
Kolibri 07 / RSP28	HOV-as West 3e fase	2014-2016	€ 12.000.000	€ 2.600.000	€ 3.380.000		€ 6.020.000
Kolibri 48 / RSP18	Busdoorstroming Europaweg	2013	€ 5.000.000	€ 500.000			€ 4.500.000
Kolibri 49	Busontsluiting P3 Europaweg	2013	€ 3.000.000	€ 900.000			€ 2.100.000
Kolibri 23b / RSP02	Tijdelijke en permanente uitbreiding P+R Haren	2014	€ 4.450.000	€ 250.000	€ 2.500.000		€ 1.700.000
Kolibri 14 / RSP13	Bus/treinknooppunt stationsgebied Winsum	2014-2016	€ 2.300.000	€ 650.000	€ 1.150.000		€ 500.000
Kolibri 15 / RSP05	Doortontwikkeling P+R Zuidhorn	2012-2018	€ 2.700.000	€ 675.000	€ 1.350.000		€ 675.000
Kolibri 22	Frequentieverhoging Groningen - Leeuwarden (3 > 4)	2013-2016	€ 127.000.000	€ 7.000.000		€ 120.000.000	-
Kolibri 34	Knoop Groningen (inclusief doorkoppeling en viersporigheid Europapark)	2013-2018	€ 142.000.000	€ 27.000.000		€ 92.000.000	€ 23.000.000
Kolibri 28	Doorstromingsmaatregelen OV Ten Boer - Groningen (inclusief busknooppunt Ruischerburg)	2015	€ 1.920.000	€ 960.000			€ 960.000
Kolibri 31 / RSP07 (relatie met RSP 25)	Noggerbrug (Assen West, transferium, fiets, opwaardering kruising N371-N373)	2017	€ 10.000.000	€ 1.000.000	€ 2.500.000		€ 6.500.000
Kolibri 46	Busbalte Hooge Meeren Zuidzijde	2014-2016	€ 35.000	€ 8.750			€ 26.250
RSP19	Bus toe- en afrit A7 transferium Hoogkerk	2014	€ 4.030.000		€ 1.000.000		€ 3.030.000
Kolibri 04 / RSP12	Bus / treinknooppunt stationsgebied Bedum	2013-2016	€ 1.500.000	€ 400.000	€ 600.000		€ 500.000
Totaal			€ 498.735.000	€ 61.643.750	€ 15.780,00	€ 322.000,000	€ 99.311.250
Kolibri 39	Frequentieverhoging Groningen-Assen (4 > 6)	2015	€ 18.000.000				
Kolibri 12	Station Hoogkerk	2016-2020	PM	PM			

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen

P+R & OV Knooppunten (versie 3 juni 2013)						
PROJECT	GEREED	KOSTEN	REGIOFONDS	RSP HOV/ TRANSFERIA	OVERIG	
RSP 1	deels 2013-2016	€ 6.500.000		€ 6.500.000	€ 0	
RSP 3	deels 2013-2016	€ 4.000.000		€ 4.000.000	€ 0	
RSP 4	deels 2013-2016	€ 2.800.000		€ 1.800.000	€ 0	
RSP 9	deels 2013-2016	€ 1.200.000		€ 1.200.000	€ 0	
Kolbint 24/25/27/RSP10	2016-2020	PM	PM	€ 7.500.000	€ 0	
RSP08	2016-2020	PM	PM		€ 0	
RSP17	2016-2020	€ 20.000.000	PM	€ 6.000.000	€ 2.500.000	
RSP 22	2016-2020	€ 2.500.000	PM	€ 500.000	€ 0	
RSP 25	deels 2013-2016	€ 6.400.000		€ 2.000.000	€ 0	
RSP 26				€ 1.400.000	€ 0	
RSP 27	deels 2013-2016	€ 3.260.400		€ 2.500.000	€ 0	
Totaal		€ 40.200.000	€ 0	€ 33.600.00	€ 3.060.400	€ 6.740.000

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen

Fietsprojecten (versie 3 juni 2013)						
PROJECT	GEREED	KOSTEN	REGIOFONDS	RSP	OVERIG	
Fiets 07	Fietsrouteplus Smilde-Bovensmidde-Assen (= Onderdeel Norderbrug)				€ -	
Fiets 11	2017-2018	€ 5.000.000	€ 2.000.000		€ 4.000.000	
Fiets 12	2017-2018	€ 6.480.000	€ 2.000.000		€ 4.000.000	
Fiets 15	na 2020		€ 531.000		€ -	
Fiets 13	2016-2020	€ 4.000.000			€ -	
Fiets 14	na 2020	PM			€ -	
Fiets 17	2016-2020	€ 10.000.000			€ -	
Totaal		€ 25.480.000	€ 4.531.000	€ 0	€ 8.000.000	
Wensentijdst					€ -	
	2017	€ 750.000			€ -	
	2015	€ 1.000.000			€ -	
	2015	€ 1.000.000			€ -	

Bijlage



Trends

In onderstaand kader zijn de belangrijkste trends benoemd die relevant zijn voor de regio. Het is voor de Regio van belang haar positie binnen deze inhoudelijke kaders te kiezen. Doubles met andere samenwerkingsverbanden worden daarbij idealiter voorkomen. Het overzicht is gebaseerd op het trendrapport van Berenschot uit 2008, aangevuld met meer actuele inzichten.

Functionele structuur Van verdelen ruimte naar mozaiek van groei en krimp. Minder scherp contrast stad-land door intensiever onderlinge relaties.

Bereikbaarheid Optimalisatie, grotere afstanden, ruimtelijke ontwikkeling bij goed bereikbare knooppunten.

Kwaliteit landschap Van mono-functionele kwaliteit naar kwalitatieve inbedding, functiemenging landelijk gebied, aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.

Ruimtegebrek Van uitbreiding naar reconstructie en slim beheer. Herstructurering en herbestemming, zorgvuldig ruimtegebruik.

Duurzaamheid Regionale aanpassing gevolgen klimaatverandering. Coöperatieve decentrale energievoorziening.

Economische structuur Nadrukkelijke rol in ontwikkeling. Kennisvalorisatie. Opkomst kleinschalig ondernemerschap, kenniswerkers, ketensamenwerking.

Profilering Herkenbaarheid regio, behoefte aan identiteit en branding.

Bevolking Opkomst éénpersoonshuishoudens, vergrijzing en ontgroening.

Leefpatronen Individualisering, netwerkparticipatie en vrijetijdsbesteding.

Overheid Decentralisatie, kerntaken, (regionaal) samenwerkende overheden, publiekprivaat, invloed Brussel.

Internationalisering Internationale netwerken en samenwerking.

Assen

Theater de Nieuwe Kolk.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen







HOV-visie

Bouwsteen van de Actualisatie Netwerkanalyse 2013
Regio Groningen-Assen



Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen





HOV-visie

Bouwsteen van de Actualisatie Netwerkanalyse 2013 Regio Groningen-Assen

Groningen, 6 september 2013



Regio Groningen-Assen
STEDELIJK NETWERK

Telefoon: 050 316 4289 (secretariaat)
E-mail: info@regiogroningenassen.nl
Website: www.regiogroningenassen.nl

Regio Groningen-Assen
STEDELIJK NETWERK

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Inhoud



1.	Inleiding.....	7
2.	Uitgangspunten OV voortvloeiend uit NWA 2013.....	9
3.	Wensbeeld.....	11
3.1	Inleiding.....	11
3.2	Wensbeeld Trein.....	13
3.3	Wensbeeld bus.....	14
3.4	Structurerende werking wensbeeld.....	15
3.5	Quick scan wensbeeld: van wensbeeld naar streefbeeld.....	15
4.	Streefbeeld.....	17
4.1	Inleiding.....	17
4.2	Trein.....	18
4.3	Bus.....	21
4.4	Resultaat streefbeeld per ambitieniveau trein en bus.....	29
5.	Programma 2020.....	33

Bijlage

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



1. Inleiding



In dit document wordt de HOV-visie van de Regio Groningen-Assen beschreven. Deze visie is een nader uitgewerkte bouwsteen van de Geactualiseerde Netwerkanalyse 2013. Bij het opstellen van de HOV-visie is rekening gehouden met recente ontwikkelingen, namelijk het niet doorgaan van de spoorverbinding Groningen-Heerenveen, het niet doorgaan van de RegioTram in de stad Groningen en daarmee het niet tot uitvoering kunnen brengen van het concept 'Doorrijden de regio in'.

Actualisatie Netwerkanalyse

Op basis van de Actualisatie Netwerkanalyse (NWA) 2013 is geconcludeerd dat de bestaande bereikbaarheids-strategie op hoofdlijnen gehandhaafd kan blijven (POVV, 28/03/2013), maar op een aantal onder-delen extra accenten verdient. Er wordt doorgegaan met investeren in hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en P+R als herkenbare en hoogwaardige knooppunten. Een hoogwaardig OV-netwerk (spoor en bus) blijft van groot belang. De OV-bereikbaarheidsstrategie is, met uitzondering van het komen te vervallen van de RegioTram, dan ook niet fundamenteel veranderd ten opzichte van het Raamwerk Regiorail (2008), dat een uitwerking was van de Netwerkanalyse 2006. Centraal staat nog steeds het bereikbaar houden van de economische toplocaties door middel van een integraal netwerk van (regionaal) spoor en HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-assen. Dit wordt aangevuld met het stimuleren van ketenvervoer, mobiliteitsmanagement en het Beter Benutten van bestaande infrastructuur. Nieuw ten opzichte van de Netwerkanalyse 2006 is dat meer rekening wordt gehouden met de exploitatie om daarmee het Openbaar Vervoer betaalbaar te houden.

Uit de geïnventariseerde gegevens in het kader van de Netwerkanalyse 2013 blijkt namelijk dat het gebruik van het Openbaar Vervoer van en naar Groningen tussen 2000 en 2011 is toegenomen met 23%, tot circa 86.000 reizigers per etmaal. In de afgelopen periode zijn enkele grote HOV-projecten gerealiseerd, waaronder frequentieverhogingen van Q-liners, reactivering van de spoorlijn Groningen-Veendam, realisatie van station Europapark, transferia en busbanen en de introductie van de P+R buslijnen. De cijfers tonen aan dat er een sterke relatie is tussen kwaliteitsverbetering en stijging van reizigersaantallen. Dat geldt met name op de sterke verbindingen. De grootste stijgingen vonden plaats vanuit de corridors Roden/Leek/Drachten, Assen/Hondsrug en Zuidhorn/Leeuwarden naar de stad Groningen.

Doelstelling

Het beleid, gericht op een verdere versterking van de HOV-assen en versterking van de OV-knooppunten, verdient continuering om de economische toplocaties binnen de regio goed bereikbaar te houden. Reizigers moeten snel, betrouwbaar en comfortabel kunnen reizen, met aandacht voor de efficiency/kostendekkingsgraad van het Openbaar Vervoer. Concreet betekent dit het versterken van het (regionaal) spoor en HOV-bus, gecombineerd met mobiliteitsmanagement, P+R beleid en DRIS en overige reisinformatie.

HOV-visie

Met deze HOV-visie als bouwsteen van de Actualisatie Netwerkanalyse 2013 wordt het ingezette beleid gecontinueerd en versterkt. Op basis van een aantal uitgangspunten worden de ambities en

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



investeringen tegen elkaar afgezet, uiteindelijk resulterend in een samenhangend maatregelenpakket voor het HOV. De nadruk ligt hierbij op de bereikbaarheid vanuit de regio naar de economische toplocaties.

Leeswijzer

In deze rapportage worden allereerst de uitgangspunten van de Bereikbaarheidsstrategie van de Netwerkanalyse 2013 beschreven en uitgewerkt in ontwerpprincipes voor het Openbaar Vervoer. Op basis van deze uitgangspunten en ontwerpprincipes is een wensbeeld voor het Openbaar Vervoer gecreëerd. Dit ideale wensbeeld is vervolgens teruggebracht naar een meer realistisch streefbeeld. In het wensbeeld is namelijk geen rekening gehouden met benodigde investeringen.

Het realistische streefbeeld is verder opgedeeld in ambitieniveaus die stap voor stap kunnen worden uitgevoerd. Na de beschrijving van het streefbeeld en de bijbehorende ambitieniveaus wordt aangegeven welk ambitieniveau in de periode tot en met 2020 gerealiseerd zal worden. Daarbij wordt getracht om de nieuwe maatregelen, die als alternatief voor de RegioTram binnen de HOV-visie worden opgenomen, zoveel mogelijk voor de start van bouw van de Zuidelijke Ringweg te voltooien. Dit om een deel van het autoverkeer met behulp van het verbeterde Openbaar Vervoer op te kunnen vangen tijdens de ombouw.

2. Uitgangspunten OV voortvloeiend uit NWA 2013

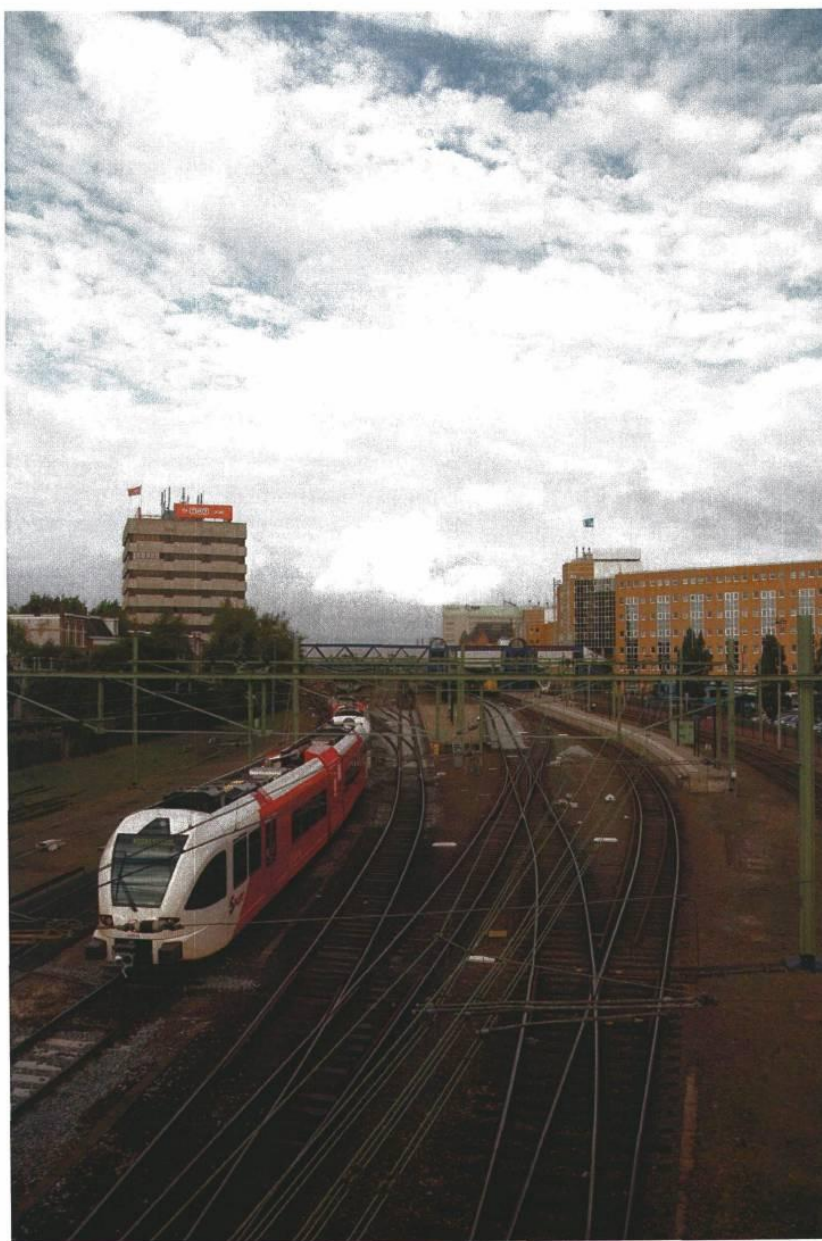


Bij het uitwerken van de HOV-visie is uitgegaan van een aantal relevante uitgangspunten van de Bereikbaarheidsstrategie Actualisatie Netwerkanalyse (NWA) 2013, te weten:

- Ingezet wordt op het optimaliseren van de interne en externe bereikbaarheid van de economische toplocaties van de regio (zie kaartje Toplocaties in bijlage 1). De dynamo's in de stad Groningen en Groningen Airport Eelde worden toegevoegd als toplocatie van de regio.
- De interne en externe bereikbaarheid van de regio wordt gezien vanuit een integraal vervoerssysteem met nadruk op ketenmobiliteit: auto, fiets, bus en rail.
- Mobiliteitsmanagement, Verkeersmanagement en Beter Benutten wordt ingezet in samenhang met infrastructuur maatregelen.
- De autoafhankelijkheid is groot vanwege het ijle verzorgingsgebied van de regio. Investerings in auto-infrastructuur blijven nodig bij knelpunten (leefbaarheid en bereikbaarheid).
- Vanwege de geringe opnamecapaciteit van auto's van vooral de stad Groningen wordt OV en fiets als alternatief voor de auto gestimuleerd.
- HOV-assen (Rail en Bus) zijn de dragers van het OV-netwerk. Daarbinnen zijn OV-knooppunten van essentieel belang.
- Het sneller en efficiënter maken van het OV zorgt voor meer reizigers en minder kosten. Voor bussen worden snelle (obstakelvrije) assen ingericht (HOV-assen).
- P+R's in combinatie met vervolgttransport (bus en fiets) zijn onmisbare schakels in het netwerk.

Bovenstaande uitgangspunten zijn vertaald tot een aantal ontwerpprincipes voor deze HOV-visie:

- Inzetten op HOV-assen en netwerksamenhang in stad en regio:
 - » structuur gaat boven type vervoer.
 - » capaciteit, betrouwbaarheid, exploitatie, ruimtelijke economische kwaliteit en leefbaarheid bepalen type vervoer.
- Het Openbaar Vervoernetwerk is samenhangend, van hoge kwaliteit (snel, frequent en betrouwbaar), herkenbaar, efficiënt, en logisch voor de reiziger.
- De regio wordt verbonden met de economische toplocaties (koppeling) middels spoor waar dat aanwezig is en via HOV-assen per bus waar geen spoor ligt. Deze ruimtelijk-economische structuur van P+R/HOV-assen vormt de ruggengraat van het OV, dat wil zeggen:
 - » koppeling P+R aan economische toplocaties via HOV-assen;
 - » koppeling van P+R's via HOV-assen, door het centrum van de stad, aan elkaar;
 - » trein als verdeler over de stad.
- HOV-assen aansluiten op stations in de stad, belangrijke overige OV-knooppunten en de P+R's.
- Versnellen naar grotere afstanden (o.a. Zwolle, Leeuwarden, Bremen, Heerenveen/Drachten en Gieten/Emmen) en verdichten op kleinere afstanden (o.a. Assen, Leek, Roden, Zuidhorn en Annen/Zuidlaren).
- Uitgaan van de kracht van het Openbaar Vervoer. Dus waar mogelijk HOV-assen aan elkaar koppelen, waardoor doorgaande verbindingen worden gecreëerd en zoveel mogelijk belangrijke bestemmingen rechtstreeks dan wel met één overstap worden bediend.
- Het systeem moet flexibel/schaalbaar zijn. Het HOV-systeem moet toekomstbestendig zijn, zowel qua infrastructuur (bogen, fundering, kunstwerken, als voertuigen (aandrijving, etc).



3. Wensbeeld



3.1 Inleiding

Zoals in de inleiding reeds aangegeven, is als eerste stap bekeken wat het wensbeeld is bij de ontwerpprincipes. Daarbij is geen rekening gehouden met benodigde financiële middelen.

Basisprincipe

Het basisprincipe van het wensbeeld is dat regio en stad, de economische toplocaties en de belangrijke OV-knooppunten (inclusief P+R-locaties) verbonden worden via HOV-assen (spoor en bus). Dit vormt de ruggengraat van het regionaal Openbaar Vervoer. Centraal uitgangspunt is het zoveel mogelijk (door)koppelen van HOV-assen via OV-knooppunten en P+R-locaties waardoor zo veel mogelijk belangrijke woon- en werkgebieden en economische toplocaties in de regio bereikbaar zijn (vaak rechtstreeks, maar in principe met maximaal één overstap). Net als bij de doorkoppeling van de regionale treinen resulteert ook de koppeling op de HOV-assen van regionale bussen aan stadsbussen in verbetering van de verbinding tussen de regio en de stad. Het aantal overstappen op de hoofdstromen wordt namelijk sterk verkleind. Dit resulteert in een kwaliteitsverbetering voor de reizigers, verhoogt de betrouwbaarheid en maakt het systeem makkelijker te begrijpen. Hierdoor wordt de concurrentiekracht van het Openbaar Vervoer verhoogd waardoor naar verwachting meer mensen kiezen voor het Openbaar Vervoer naar de stad. Dit is goed voor de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de stad en regio.

Type vervoer

Daarnaast moet het OV-systeem samenhangend, efficiënt, effectief, logisch en begrijpbaar zijn, resulterend in extra reizigers en verbetering van de ruimtelijke economische structuur en de leefbaarheid. Hierbij wordt een gezonde balans gezocht met de efficiency/kostendekkingsgraad van het Openbaar Vervoer om het Openbaar Vervoer betaalbaar te houden. Dit kan worden bereikt door de gefaseerde en modaliteitsafhankelijke ontwikkeling van de HOV-assen met hoge kwaliteit en hoge frequentie. Dit netwerk van HOV-assen moet gezien worden als een structuur. Het type vervoer op deze assen wordt bepaald door betrouwbaarheid, ruimtelijke economische structuur, vervoerswaarde en leefbaarheid (structuur gaat boven type vervoer). Hierbij is het van belang dat nieuw aan te leggen infrastructuur toekomstbestendig is.

Exploitatie

Het netwerk koppelt daarnaast nagenoeg alle economische toplocaties aan P+R's in twee richtingen zodat de lijnen ook in twee richtingen goed bezet worden met reizigers. Daardoor kan met een gunstigere exploitatie een hogere frequentie worden aangeboden naar de belangrijkste locaties in de stad en in de regio. Door de invoering van deze HOV-assen in combinatie met het onderliggende OV-netwerk kan er voor worden gezorgd dat alle relaties in de regio in principe maximaal één overstap hoeven te maken om bij de belangrijkste locaties in de stad te komen.

Betrouwbaar en snel

Op de HOV-assen wordt een snelle en betrouwbare reis voor de reizigers mogelijk gemaakt. Op deze HOV-assen krijgt het Openbaar Vervoer dan ook prioriteit ten opzichte van overige verkeerstromen.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Wensbeeld



Ook zal het comfort van het vervoer op deze HOV-assen verhoogd worden om de aantrekkelijkheid voor reizigers te vergroten, met meer comfort in de voertuigen, meer comfort op de haltes en met dynamische reisinformatie.

Structuur en ontwerpprincipes

Bij de vormgeving van het wensbeeld zijn de ontwerpprincipes vertaald in een structuur/lijnvoering waarbij de trein als ruggengraat geldt. En daar waar geen trein aanwezig is, wordt ingezet op HOV-assen per bus. In het wensbeeld zijn de belangrijkste bestemmingen (in elk geval de economische toplocaties) zoveel mogelijk met maximaal één overstap bereikbaar. Hier is op de volgende wijze invulling aan gegeven:

- Alle treinen bedienen het Hoofdstation Groningen, station Europapark en station Groningen Noord.
- Vanaf deze stations worden de reizigers middels HOV-assen naar hun bestemming in de stad gebracht. Een uitzondering hierop is de trein van en naar Leeuwarden, deze komt niet bij station Groningen Noord.
- De P+R's worden ontsloten via de HOV-assen, zodat deze reizigers in elk geval de binnenstad kunnen bereiken zonder extra overstap.
- De trein vervangende HOV-assen vanuit de regio komen allemaal samen op het knooppunt UMCG Noord. Twee van deze lijnen gaan ook door de binnenstad.

Dit levert het volgende wensbeeld op zoals te zien op pagina 12.

3.2 Wensbeeld Trein

Corridor Noord & Oost

Het wensbeeld gaat voor trein uit van de doorkoppeling van de treindiensten Roodeschool/Delfzijl naar Veendam/Winschoten (Leer). Hierdoor is het mogelijk om met deze treinen alle drie de stations in de stad Groningen te bereiken. Afhankelijk van de bestemming in de stad kan de reiziger dan bepalen welk station het handigst is om over te stappen op het onderliggend OV-netwerk. Dit is conform het eerder vastgestelde Raamwerk RegioRail.

Corridor West

De trein uit Leeuwarden is in het wensbeeld doorgetrokken naar Groningen-Europapark. Daarmee kunnen de treinen van en naar Leeuwarden twee stations in Groningen bedienen. Een koppeling van deze lijn met station Noord is zeer lastig, vraagt - en grote investering en is vanwege de extra rijtijd voor het grootste deel van de reizigers niet wenselijk. Ook omdat reizigers uit Leeuwarden al met de stoptreinen in Zuidhorn kunnen overstappen op de HOV buslijn Zuidhorn – Zernike – station Noord – UMCG – station Europapark.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Corridor Zuid

In het wensbeeld is verder opgenomen dat de trein uit Zwolle/Assen wordt doorgetrokken naar station Noord. Hiermee kunnen reizigers uit de richting Assen/Zwolle doorrijden naar station Noord, waardoor ze snel en comfortabel naar Zernike kunnen reizen. De overige toplocaties in de stad kunnen vanaf het Hoofdstation en station Europapark met maximaal één overstap bereikt worden.

Generiek

Tevens is in het wensbeeld opgenomen dat de regionale treindiensten volledig geëlektrificeerd zijn.

3.3 Wensbeeld bus

Hierboven is het wensbeeld beschreven van die corridors die bediend worden met een trein. Onderstaand wordt het wensbeeld weergegeven van die HOV-assen waar geen spoor aanwezig is. Deze HOV-assen vormen samen met de trein de ruggengraat van de HOV-structuur.

Doorkoppelen HOV-assen

Het wensbeeld gaat naast de trein uit van drie HOV-assen die de regio aan de belangrijke economische toplocaties in de stad en aan de P+R's koppelen. Op deze wijze wordt er net als bij de doorkoppeling van de regionale treindiensten er voor gezorgd dat de verbinding tussen de regio en de stad verbeterd wordt, doordat voor meer reizigers een overstap vermeden wordt. Dit resulteert in een kwaliteitsverbetering voor de reizigers, verhoogt de betrouwbaarheid en maakt het systeem makkelijker te begrijpen. Het koppelt daarnaast nagenoeg alle economische toplocaties in de stad Groningen aan P+R's in twee richtingen zodat de lijnen ook in twee richtingen goed bezet worden met reizigers. Daardoor kan met een gunstigere exploitatie een hogere frequentie worden aangeboden naar de belangrijkste locaties in de stad en in de regio.

Het wensbeeld sluit beter aan bij de vraag naar Openbaar Vervoer waardoor meer mensen kunnen worden verleid om vanuit de regio te kiezen voor het Openbaar Vervoer naar de stad. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid van stad en regio. Want zowel bewoners uit de regio als mensen die van buiten de regio komen kunnen hun auto op een P+R zetten om hun reis te vervolgen naar hun bestemming in de stad. Het is daardoor ook van groot belang om met deze HOV-assen zowel de P+R's aan te doen als ook zoveel als mogelijk de belangrijkste economische toplocaties in de stad. Het gaat om de volgende drie HOV-assen:

- De Blauwe lijn: Leek/Roden – P+R Hoogkerk – Groningen Hoofdstation – Grote Markt – UMCG Noord – P+R Kardinge – Beijum/Lewenborg;
- De Groene lijn: Station Europapark – P+R Europapark – UMCG Noord – Station Noord – P+R Zernike – Zernike – Zuidhorn;
- De Paarse lijn: Annen/Zuidlaren – P+R De Punt – P+R Haren – Groningen Hoofdstation – Grote Markt – UMCG Noord – P+R Driebond;



Consequentie HOV-assen

Op bovengenoemde HOV-assen krijgt het Openbaar Vervoer prioriteit ten opzichte van overige verkeersstromen. Op de HOV-as dient een snelle en betrouwbare reis voor de reizigers mogelijk gemaakt te worden. Dit kan betekenen dat auto, fiets maar ook bijvoorbeeld ruimtelijke plannen zich daar waar mogelijk zullen moeten aanpassen om een snelle en betrouwbare route (bijvoorbeeld vrijliggende busbanen) mogelijk te maken. Ook zal het comfort van het vervoer op deze HOV-assen van hoge kwaliteit moeten zijn. Daarbij kan gedacht worden aan meer comfort in de voertuigen en op de haltes maar bijvoorbeeld ook aan uitgebreide dynamische reisinformatie.

3.4 Structurerende werking wensbeeld

De ruimtelijk-economische structurerende werking van de RegioTram was evident voor de stad Groningen. Echter, het inzetten op drie kwalitatieve HOV-assen in combinatie met de maatregelen op het spoor zal eveneens kansen bieden voor de ruimtelijke economische structuur van stad en regio. Door te investeren in de infrastructuur, in de haltes en het Openbaar Vervoer op deze HOV-assen ontstaat er zekerheid voor ondernemers over de plekken waar het hoogwaardige Openbaar Vervoer voor een langere periode voor een goede bereikbaarheid zal zorgen. Dit zorgt er voor dat dit aantrekkelijke locaties zijn om zich te gaan vestigen. Daardoor zal er rondom deze HOV-assen, en de haltes hieraan, hoogwaardige ruimtelijk economische ontwikkelingen kunnen plaatsvinden.

3.5 Quick scan wensbeeld: van wensbeeld naar streefbeeld

Zoals eerder aangegeven is bij het ideale wensbeeld nog niet gekeken naar de benodigde financiering. Een quick scan naar de kosten leert dat de kosten van alle extra ambities bij elkaar opgeteld zo'n € 1.150 mln. bedragen. Bij deze Quick scan is bekeken of de maatregelen in het wensbeeld haalbaar zijn. Hierbij wordt ook in acht genomen dat de structuur van het HOV-netwerk belangrijker is dan wat exact op welk moment over deze structuur rijdt.

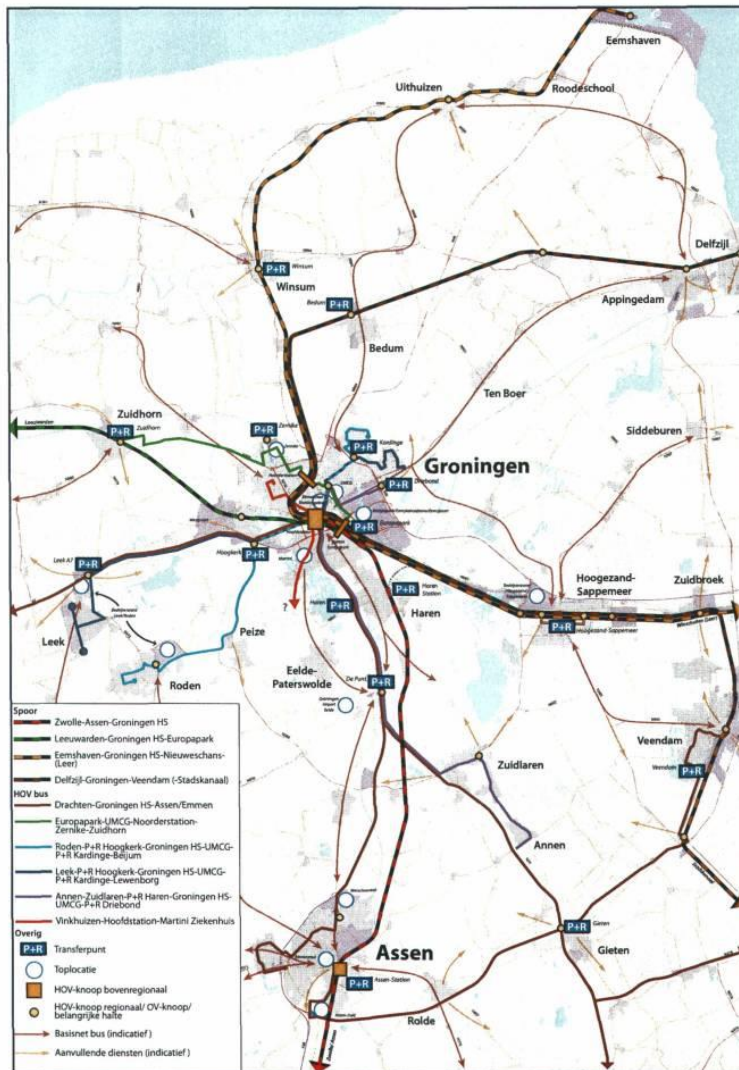
Twee elementen binnen het wensbeeld nemen meer dan de helft van de kosten voor hun rekening. Dat zijn de volledige elektrificatie van de regionale sporen en het doortrekken van de spoorlijn uit Zwolle en Assen naar station Groningen Noord. De kosten van deze twee ambities bedragen tezamen zo'n € 700 mln. De hoge kosten in ogenschouw nemend, weegt dit momenteel niet op tegen de lagere exploitatielasten en de voordelen die dit op zou leveren voor de reiziger. Daarnaast geldt dat de financiering van deze twee maatregelen, zeker voor 2020, ook niet realistisch is. Deze twee kostbare maatregelen zullen derhalve niet worden opgenomen in het streefbeeld. Voor alle andere maatregelen, zowel trein als bus, geldt dat deze wel worden opgenomen in het streefbeeld.

Desondanks geldt dat de structuur en de uitgangspunten van het wensbeeld in het streefbeeld overeind blijven. Daarbij is het uitgangspunt dat de invulling van het streefbeeld in veel gevallen stapsgewijs moet plaatsvinden. Een HOV-as door de stad kan bijvoorbeeld niet (ineens) als volledig

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



vrije busbaan worden aangelegd. Wel kan de HOV-as in het streefbeeld worden overgenomen. Dit geldt voor alle drie de HOV-assen. In het streefbeeld zal aan de hand van een aantal ambitieniveaus worden aangegeven welke onderliggende maatregelen op welk moment er voor zullen zorgen dat de HOV-as voor hoogwaardig Openbaar Vervoer gebruikt kan worden.



Streefbeeld

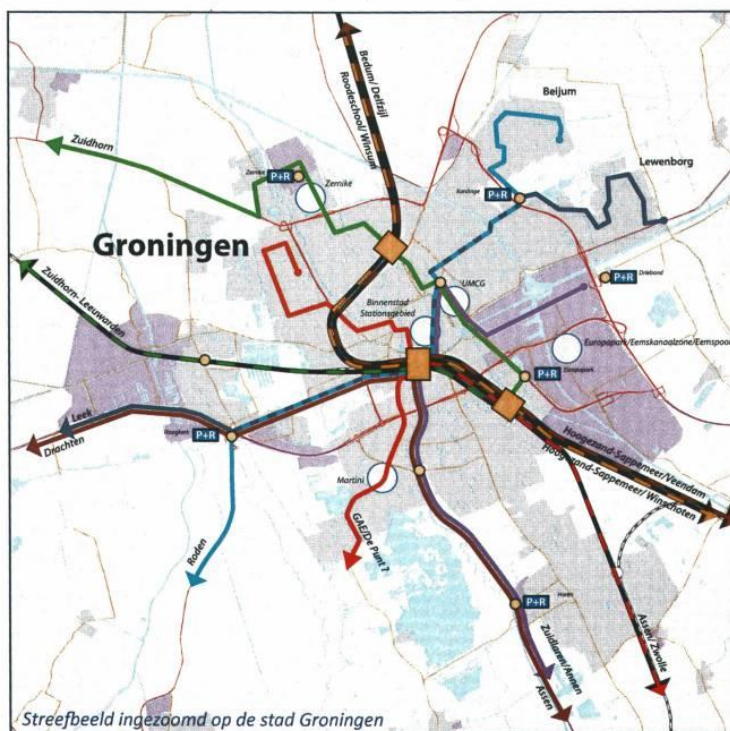
4. Streefbeeld



4.1 Inleiding

Zoals aangegeven bestaat het streefbeeld uit het wensbeeld exclusief volledige elektrificatie van de regionale treindiensten en de doorgetrokken trein van Assen/Zwolle naar station Noord. Op netwerkniveau leidt dit echter niet tot verdere aanpassingen ten aanzien van de HOV-structuur. Deze HOV-structuur blijft ook in het streefbeeld gehandhaafd.

In dit hoofdstuk zal aan de hand van verschillende ambitieniveaus invulling worden gegeven aan de HOV-structuur. Zoals eerder aangegeven geldt voor het streefbeeld dat de invulling van de structuur stapgewijs gerealiseerd kan worden. Afhankelijk van de meerwaarde voor de reiziger, de benodigde investeringsmiddelen, het effect op de exploitatielasten, de snelheid waarmee de maatregel kan worden uitgevoerd en de mogelijkheid om werk met werk te combineren zijn de additionele maatregelen ingedeeld in ambitieniveau 1 tot en met 4. Hierbij heeft ambitieniveau 1 de hoogste prioriteit heeft en worden de maatregelen in ambitieniveau 4 als laatste uitgevoerd. Afhankelijk van het beschikbaar geld, politieke keuzes en ontwikkelingen in het Openbaar Vervoer kan worden gekozen op welk moment welk ambitieniveau bereikt wordt. Ook voor de maatregelen binnen de verschillende ambitieniveaus geldt dat deze qua tijd flexibel zijn te realiseren.





De realisatie van het streefbeeld vergt een investering in de infrastructuur zowel op het spoor als op de HOV-assen per bus. Hieronder wordt deze op hoofdlijnen voor beide uiteen gezet.

4.2 Trein

Basispakket

Een groot deel van de treinambitie in het streefbeeld is al opgenomen in het Programma Noord-Nederland en financieel gedekt uit het Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn, de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse en/of het programma Beter Benutten. Dit betreft de volgende projecten:

- Groningen – Veendam (gerealiseerd).
- Vierde trein naar Zwolle: twee Intercity's en twee stopdiensten (gerealiseerd).
- Spitspendel Groningen – Zuidhorn (gerealiseerd).
- Extra sneltrein Groningen – Leeuwarden inclusief verlenging perrons; resulteert in: twee sneldiensten en twee stopdiensten.
- Knoop Groningen (hoofdstation).
- Doorkoppeling regionale treindiensten (Delfzijl/Roodeschool – Hoofdstation – Veendam/ Nieuweschans).
- Pendel Groningen – Europapark – Haren – Assen: twee extra stoptreinen.
- Spoorlijn Veendam – Stadskanaal.
- Sneltrein Groningen – Hoogezand – Winschoten (– Leer) – Bremen.

Dit zijn projecten die ook eerder al onderdeel uitmaakten van het Raamwerk RegioRail. Het Raamwerk RegioRail is een samenhangend netwerk van uitbreiding op het spoor om de groei van het aantal Openbaar Vervoer-reizigers op te kunnen vangen. En tevens om er voor te zorgen dat de reizigersgroei zich doorzet door een hogere kwaliteit en meer treinen aan te bieden. De hierboven benoemde maatregelen vormen het basispakket van de HOV-visie en worden allen gedekt uit één van de bovengenoemde financiële stromen. Voor de sneltrein naar Bremen zijn vanuit het addendum op het collegeakkoord van de provincie Groningen extra middelen ter beschikking gesteld om op deze verbinding de reistijd flink te kunnen verkorten. Ook zijn daarbij extra middelen ter beschikking gesteld om de verbinding Veendam – Stadskanaal mogelijk te maken.

Aanvullende maatregelen: ambities

Met het niet doorgaan van de spoorlijn Groningen – Heerenveen, de tram in de stad en daarmee met het niet doorgaan van de RegioTram 2e fase (doorrijden de regio in) zijn ook op het spoor extra maatregelen nodig om toch een hogere kwaliteit te kunnen bieden, de reizigersgroei te continueren en op te kunnen vangen. Zo is binnen de scope van de projecten extra sneltrein Groningen-Leeuwarden en knoop Groningen er voor gezorgd dat de perrons verlengd worden waardoor met langere treinen gereden kan worden wanneer dat nodig is.



Om de kwaliteit nog verder te verbeteren zijn in het streefbeeld de volgende extra maatregelen opgenomen:

- a. Voorkeursvariant (B3) knoop Groningen: Flyover.
- b. Achteruitgang Hoofdstation Groningen.
- c. Goede inpassing pendeltrein Assen – Haren – Groningen op het Hoofdstation.
- d. Doortrek sneltreinen uit de richting Leeuwarden naar Groningen-Europapark.
- e. Doortrek stoptreinen uit de richting Leeuwarden naar Groningen-Europapark.
- f. Pendeltrein Groningen – Hoogezand.
- g. Partiële elektrificatie regionale treindiensten.

De totale kosten van al deze extra maatregelen bedragen zo'n € 200 mln.

Ambitieniveau 1

Bovengenoemde onderdelen a tot en met c behoren tot ambitieniveau 1. Deze maatregelen zijn één op één gekoppeld aan het project Knoop Groningen. De extra kosten van ambitieniveau 1 bedragen zo'n € 45 mln.

De fly-over aan de westzijde van het station is de voorkeursvariant van de knoop Groningen omdat deze de kruisende bewegingen tussen de spoorlijnen Groningen – Leeuwarden en Roodeschool/ Delfzijl – Groningen er uit haalt waardoor een betere configuratie op het Hoofdstation zelf mogelijk is. Dat levert niet alleen meer betrouwbaarheid op het spoor op, maar tevens een betere overzichtelijkheid en looptijden op het station voor de reiziger waardoor het voor reizigers makkelijker wordt om alle overstappen te halen. Hierdoor wordt het voor reizigers makkelijker om alle overstappen te halen. Daarnaast draagt de fly-over bij aan de overwegveiligheid.

Bij het project Knoop Groningen wordt een verbinding over of onder de sporen (tunnel of passerelle) gemaakt om de voorzijde van het station met alle perrons te verbinden. Om de druk op de voorzijde van het station weg te halen, zal deze tunnel of passerelle nu worden doorgetrokken naar de achterzijde waardoor ook aan de zuidzijde van het station een nieuwe ingang wordt gecreëerd. Tezamen met de te nemen busmaatregelen en fietsenstallingen aan de zuidzijde zorgt dit voor een ontlasting van de drukte aan de voorzijde van het station en daarmee voor een betere doorstroming. Ook zorgt dit er voor dat reizigers die uit het zuiden van de stad komen alle perrons vanaf die kant direct kunnen bereiken.

Om de pendeltrein Assen – Haren – Groningen goed (qua aansluitingen op de intercity in Assen) te kunnen inpassen op het Hoofdstation in Groningen is een extra perron ten opzichte van het basispakket nodig. Dit zorgt er echter wel voor dat reizigers vanaf de stations Europapark en Haren met de pendeltrein richting Assen kunnen reizen en daar een korte overstaptijd hebben op de Intercity die naar Zwolle en verder gaat. Omgekeerd richting Groningen vertrekt de pendeltrein net na de intercity weer uit Assen. Op deze wijze hebben de stations Europapark en Haren, zij het met een korte overstap, ook een snelle verbinding met de Randstad.



Ambitieniveau 2

Onderdeel d (het doortrekken van de sneltreinen vanuit Leeuwarden naar station Europapark) kan los worden gezien van het project knoop Groningen. Desondanks is het wel verstandig dit ineen te nemen. Het doorkoppelen van de sneltreinen is een stuk eenvoudiger in te passen dan het doorkoppelen van de stoptreinen. De stoptreinen dienen namelijk zowel in Groningen en Leeuwarden goede aansluitingen te bieden op de Intercity's naar Zwolle en daardoor ligt het tijdstip waarop deze treinen op het Hoofdstation Groningen binnen komen vast. Op dat moment zijn er geen sporen en perrons vrij die het mogelijk maken om deze treinen makkelijk door te kunnen koppelen. Voor de sneltreinen geldt dat dit flexibeler in te passen is, waardoor ook de doorkoppeling eenvoudiger te regelen is. Derhalve is de doorkoppeling van de sneltreinen als ambitieniveau 2 opgenomen en die van de stoptreinen in ambitieniveau 3. Met het doorkoppelen van de sneltreinen is het voor reizigers in Leeuwarden mogelijk om te kiezen voor de sneltreinen wanneer zij bij het UMCG moeten zijn. Zij kunnen dan uitstappen bij station Europapark om de HOV-as vanaf die plek naar het UMCG te nemen. En wanneer reizigers uit Leeuwarden naar Zernike willen, kunnen zij de stoptrein nemen en bij station Zuidhorn overstappen op de HOV-as richting Zernike. De kosten van ambitieniveau 2 bedragen circa € 5 mln.

Ambitieniveau 3

Onderdeel e en f (het doortrekken van de stoptreinen uit Leeuwarden naar station Europapark en een extra pendeldienst naar Hoogezand) behoren tot ambitieniveau 3. De kosten van deze maatregelen bedragen circa € 50 mln.

Het doortrekken van de stoptreinen vanuit Leeuwarden, Grijpskerk, Zuidhorn naar station Europapark is - zoals hierboven aangegeven - lastiger te realiseren omdat deze op een ander tijdstip op het Hoofdstation aankomt en er dan extra infrastructurele maatregelen op het Hoofdstation genomen dienen te worden. Echter, door ook de stoptrein door te trekken naar station Europapark wordt ervoor gezorgd dat treinen vanuit alle richtingen niet alleen het Hoofdstation aandoen maar ook station Europapark aandoen. Op die wijze kan in samenhang met de HOV-as vanaf station Europapark de druk op het Hoofdstation worden verminderd.

Uit eerdere onderzoeken in het kader van de RegioTram bleek dat de groei op het spoor richting Hoogezand het grootst is. Om al deze mensen in de toekomst te kunnen vervoeren is meer capaciteit nodig. In eerste instantie wordt dit deels opgelost doordat de extra sneltrein tussen Groningen en Bremen ook zal stoppen in Hoogezand. Op het moment dat ook deze extra capaciteit onvoldoende is, zal een extra pendeldienst ingevoerd worden.

Ambitieniveau 4

Bij de analyse van het wensbeeld is reeds aangegeven dat volledige elektrificatie van de regionale treindiensten qua kosten niet haalbaar zijn. Er zijn echter ook andere alternatieven om het treinvervoer te verduurzamen en de exploitatielasten te verlagen. Eén van die alternatieven is om



de spoorlijnen partiel te elektrificeren. Met partiële elektrificatie kan worden bespaard op de exploitatiekosten, daarnaast is het duurzamer en wordt het treinvervoer stiller. De kosten van dit ambitieniveau bedragen zo'n € 100 mln.

4.3 Bus

De HOV-ambitie vraagt ook voor de bus om een aantal extra maatregelen om er voor te zorgen dat de kwaliteit van het Openbaar Vervoer wordt verbeterd en meer reizigers zal trekken. Om het streefbeeld te realiseren met HOV-kwaliteit (vrij liggende busbanen met een goede doorstroming, hoge frequenties en haltes met HOV-kwaliteit) is nog een investering van ongeveer € 250 mln. nodig. Pas nadat deze investering is gedaan, is het mogelijk substantieel te besparen op de exploitatie. Echter, het voordeel van het pakket met maatregelen dat in de verschillende ambitieniveaus wordt voorgesteld, is dat het pakket maatregel voor maatregel kan worden ingevoerd. Iedere maatregel levert op zichzelf al een voordeel op voor de reiziger en/of de exploitatie.

Basispakket

De genoemde investering komt bovenop het basispakket wat al als investeringsopgave binnen het Meerjaren Investeringsprogramma van de regio en het programma 'Busstations en Transferia' als onderdeel van Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn was opgenomen. Alle maatregelen uit het basispakket zijn in tabel 1 opgenomen (zie volgende pagina). Vanuit het addendum op het collegeakkoord van de provincie Groningen binnen het onderdeel 'Openbaar vervoer in stad Groningen' is nog € 2 mln. extra beschikbaar gesteld voor het afmaken van de HOV-as West 3e fase uit dit basispakket.

Aanvullende maatregelen: ambities

Aanvullend op dit basispakket zijn additionele maatregelen opgenomen ter verbetering van de kwaliteit van het Openbaar Vervoer. Afhankelijk van de meerwaarde voor de reiziger, de benodigde investeringsmiddelen, het effect op de exploitatielasten, de snelheid waarmee de maatregel kan worden uitgevoerd en de mogelijkheid om werk met werk te combineren zijn de additionele maatregelen ingedeeld in ambitieniveau 1 tot en met 4. Hierbij heeft ambitieniveau 1 de hoogste prioriteit.

Voordat verder inzicht wordt gegeven in de additionele maatregelen HOV-bus die behoren bij ambitieniveaus 1 tot en met 4, zullen eerst de drie HOV-assen en de overige maatregelen in het busnetwerk kort worden toegelicht. Daarna zal in de tabellen 2 tot en met 5 per ambitieniveau worden aangegeven welke maatregelen tot dat niveau behoren en wat de totale kosten van de niveaus zijn.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Tabel 1: Projecten HOV (bus) en P+R basispakket

Investeringspakket Infra en OV Leek/Roden (P+R Leek, strekken en koppelen Q-liners)
Programma FlorijnAs Assen (uitvoering gestart)
Tijdelijke en permanente uitbreiding P+R Haren
Bus/treinknooppunt stationsgebied Winsum
Doorontwikkeling P+R Zuidhorn
Doorstromingsmaatregelen OV Ten Boer – Groningen (inclusief busknooppunt Ruischerbrug)
Norgerbrug (Assen-West, transferium, fiets, opwaardering kruising N371-N373)
Bushalte Hooge Meeren Zuidzijde
Bus toe- en afrit A7 transferium Hoogkerk
Bus / treinkooppunt stationsgebied Bedum
HOV-as West 3de fase
Busbaan Europaweg en busontsluiting P3 Europapark
P+R Kardinge
P+R Zernike
P+R Driebond
Kwaliteitsmaatregelen P+R
Knoop Hoogezand-Sappemeer
P+R Knoop Hoogezand-Sappemeer
Transferium de Punt inclusief aansluiting A28
Busstation Norg
Infra ontsluiting busstation Assen
Busaansluiting Kloosterveen (Kloosterveen – station)
Infra ontsluiting OV-knooppunt Hoogezand Centrum
Toegankelijkheid bushaltes

In aanvulling op de treindiensten zijn de drie belangrijkste busverbindingen tussen regio en de stad Groningen als HOV-as gedefinieerd. Kwaliteitsverbetering op deze assen zorgt er voor dat de groei van het aantal reizigers kan worden opgevangen én kan worden voortgezet. Hierbij leidt het versnellen van de HOV-assen niet alleen tot een besparing in de exploitatie maar zorgt er ook nog eens voor dat reizigers sneller van A naar B kunnen reizen. De HOV-assen zorgen daardoor tevens voor een goede bereikbaarheid vanuit de regio met de toplocaties in de stad en ook voor een ontlasting van het Hoofdstation en de binnenstad (o.a. Grote Markt). De drie HOV-assen worden onderscheiden door ze elk een eigen kleur te geven.

De Blauwe lijn:

Leek (P+R) /Roden – P+R Hoogkerk – Groningen Hoofdstation – Grote Markt – UMCG Noord – Beijum/Lewenborg.

Het hart van deze HOV-as bevindt zich tussen P+R Hoogkerk en P+R Kardinge waarbij:

- aan de westzijde van P+R Hoogkerk de HOV-as wordt gesplitst in twee delen, de ene via P+R Leek naar Leek en de andere naar Roden.
- aan de oostzijde van P+R Kardinge de HOV-as wordt gesplitst in twee delen, de ene naar Beijum en de andere naar Lewenborg.



Zowel vanuit Leek en Roden als ook vanuit Beijum en Lewenborg wordt met een hoge frequentie gereden om de grote aantallen reizigers op een goede wijze te kunnen vervoeren. Door de lijnen alternerend (om en om) te laten rijden ontstaat er op het middelste deel van de HOV-as een extra hoge frequentie die zowel de P+R Hoogkerk als P+R Kardinge met het centrum en met de overstapknoop UMCG Noord verbindt. Met maximaal één overstap kunnen reizigers op deze HOV-as alle toplocaties in de stad Groningen bereiken. Zo kan bijvoorbeeld Zernike worden bereikt met een overstap bij UMCG Noord en P+R Hoogkerk, het Martini Ziekenhuis met een overstap bij P+R Hoogkerk en het Hoofdstation, UMCG Zuid en station Noord met een overstap bij UMCG Noord. De toplocaties Hoofdstation, Grote Markt en Kardinge worden allen zonder overstap bediend.

De Groene lijn:

Station Europapark – P+R Euroborg – UMCG Noord – station Noord – P+R- Zernike – Zernike – Zuidhorn.

Deze HOV-as loopt van het station Europapark via de P+R bij de Euroborg P3 naar UMCG Zuid - overstapknoop UMCG Noord – station Noord – P+R Zernike – Zernike – Zuidhorn. Deze HOV-as komt als enige van de drie bus HOV-assen niet bij het Hoofdstation maar verbindt de twee overige stations in de stad: station Noord en station Europapark. Tezamen met het doorkoppelen van de regionale treindiensten naar station Noord en station Europapark zorgt deze HOV-as voor een sterke ontlasting van zowel het Hoofdstation als de Grote Markt. Dit wordt nog verder versterkt doordat deze HOV-as aan de westzijde van de stad gekoppeld wordt aan station Zuidhorn. Reizigers die uit de richting Leeuwarden komen en op Zernike of station Noord moeten zijn, kunnen in Zuidhorn al overstappen op de HOV-as en reizigers die uit de richting Leeuwarden komen en bij het UMCG moeten zijn, kunnen beter met de trein doorrijden naar station Europapark en daar overstappen op de HOV-as. Datzelfde geldt ook voor reizigers uit de richting Zwolle/Assen die bij het UMCG, station Noord of Zernike moeten zijn, ook zij kunnen bij station Europapark overstappen voor hun eindbestemming. Treinreizigers uit het noorden zullen voor Zernike en UMCG- Noord als eindbestemming, station Noord gebruiken als overstapstation en hebben een rechtstreekse verbinding met station Europapark. Voor treinreizigers uit het oosten geldt precies hetzelfde.

Verder sluit deze HOV-as bij UMCG Noord aan op de andere twee HOV-assen zodat de Grote Markt en het Hoofdstation met één overstap bereikt kunnen worden.

Totdat de groene lijn volledig op HOV-niveau is gebracht en alle treindiensten zijn doorgekoppeld blijft er tussen het Hoofdstation en Zernike, via de westelijke ringweg, een sneldienst rijden. Dit is een tijdelijke voorziening die niet in het streefbeeld is opgenomen. De lijn buitenom kan dan ook worden gezien als een maatregel die genomen wordt als bouwfasering voor het te realiseren toekomstig streefbeeld. De investeringskosten om deze tijdelijke lijn te laten rijden zijn laag en er is nu al een acute noodzaak om de reizigers uit de regio op een goede en betrouwbare wijze van en naar Zernike te vervoeren zonder de binnenstad nog verder te belasten.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



De Paarse lijn:

Annen/Zuidlaren – P+R De Punt – P+R Haren – Groningen Hoofdstation – Grote Markt – UMCG Noord – P+R Driebond

Deze HOV-as start in Annen/Zuidlaren en bedient daarnaast ook de P+R bij De Punt, de P+R in Haren om vervolgens via het Hoofdstation en het centrum bij het overstapknooppunt UMCG Noord uit te komen en verder te gaan naar P+R Driebond. Hier kunnen automobilisten die uit het oosten komen en naar het UMCG of het centrum moeten hun auto parkeren om vervolgens via de HOV-as verder te reizen.

Reizigers op deze HOV-as kunnen rechtstreeks de toplocaties Hoofdstation, Grote Markt en UMCG bereiken. Met een overstap bij UMCG Noord zijn tevens de toplocaties Kardingse, station Noord, Zernike, UMCG Zuid en station Europapark bereikbaar en met een overstap bij het Hoofdstation ook het Martini Ziekenhuis.

Park en Ride

Naast goede aansluitingen van trein op bus en bus op bus, zorgen de drie HOV-assen ook voor een goede aansluiting tussen auto en Openbaar Vervoer. De drie HOV-assen ontsluiten de P+R terreinen in en rond Groningen op een goede en snelle wijze met de toplocaties in de stad.

Hoofdstation Groningen

Zoals eerder aangegeven zorgt de doorkoppeling van de treindiensten in combinatie met de Groene HOV-as ervoor dat de druk op en rond het Hoofdstation enigszins vermindert wordt. Desondanks is de verwachting dat het aantal bus- en treinreizigers op het hoofdstation blijft toenemen. Dit legt een nog grotere druk op het busstation. Frequentieverhoging en uitbreiding van haltevoorzieningen is daardoor nodig.

Om alle reizigers op een betrouwbare, snelle en kwalitatief goede wijze te vervoeren, zullen - naast de maatregelen die bij het project Knoop Groningen voor de treinen worden genomen - ook een aantal belangrijke maatregelen voor de bussen moeten worden genomen. Zo dient het busstation net als de treinperrons toegankelijk te worden gemaakt voor minder valide reizigers.

De belangrijkste maatregelen op en rond het station betreffen echter het verbeteren van de doorstroming waardoor de gemiddelde snelheid en de betrouwbaarheid van de rijtijd toeneemt. Ook zal zoveel mogelijk een scheiding plaatsvinden van verschillende modaliteiten zodat ook de verkeersveiligheid toeneemt. Dit zorgt ervoor dat reizigers meer aansluitingen halen en een kortere reistijd krijgen. Iedere minuut reistijd winst rond het station heeft een groot financieel effect omdat dit voor bijna alle bussen geldt. Door te investeren in de busdoorstroming is dan ook veel winst te halen in de jaarlijkse exploitatielasten. Niets doen op deze plek kost juist geld omdat het steeds drukker wordt. Hierdoor wordt de ontwikkeling van de laatste jaren (toename van rijtijd en exploitatiekosten) gecontinueerd.



Ter verbetering van de doorstroming zal de busbaan HOV-west worden doorgetrokken over het huidige opstel terrein van de treinen om vervolgens met een bustunnel onder de sporen door boven te komen bij de busstandplaats aan de noordzijde van het station. Vanaf die plek krijgt de tunnel een goede aansluiting op het busstation. Niet alleen de bussen uit het westen maar ook de bussen uit het zuiden van de stad en de regio zullen via de bustunnel naar de voorkant van het station worden geleid. Hierdoor neemt het aantal bussen op de Emmakruising en op de Stationsweg (tussen de Emmakruising en de Museumbrug) sterk af. Doordat daar minder bussen rijden wordt de overstek vanaf de Museumbrug naar het station iets veiliger en biedt dit meer mogelijkheden om de kwaliteit van het voorplein te vergroten. Tevens ontstaat er door een vermindering van het aantal bussen op de Emmakruising meer lucht voor het autoverkeer.

Grote Markt

Door twee van de drie HOV-assen over de Grote Markt te laten gaan, kan er voor worden gekozen om een aantal andere buslijnen van de Grote Markt te halen. Voor de Grote Markt en de straten er om heen betekent dit een ontlasting van de verkeersdruk. Echter, doordat twee HOV-assen wel via de binnenstad blijven rijden, blijft de binnenstad als het centrum van de stad en de regio, toch op een goede wijze voor reizigers te bereiken.

Om het ontlasten van de Grote Markt mogelijk te maken, zal een deel van het Openbaar Vervoer om de Grote Markt moeten worden geleid. Hiervoor zullen andere routes moeten worden aangepast. Zo dient het bijvoorbeeld mogelijk gemaakt te worden dat de bussen in twee richtingen aan de noordzijde van het Damsterdieplein kunnen rijden, zodat zonder omweg vanaf het Zuiderdiep de Oostersingel in beide richtingen kan worden bereikt. Daarnaast zullen ook aan de westzijde van de stad enige maatregelen moeten worden genomen.

Overig Openbaar Vervoer

Het overige Openbaar Vervoer zal op de treinstations en belangrijke knooppunten (zoals Hoofdstation Groningen, station Groningen Europapark, station Noord, UMCG Noord, Kardinge, Zernike, Hoogkerk en De Punt) door middel van een overstap op de HOV-assen goede aansluitingen krijgen, zodat ook deze reizigers op een goede wijze en zonder te vaak te hoeven overstappen op hun bestemming komen.

Ondanks dat het overige Openbaar Vervoer niet in het wensbeeld is opgenomen, betekent dit uiteraard niet dat dit verdwijnt. Het overige Openbaar Vervoer is namelijk erg belangrijk voor de ontsluiting van de regio en ook als voor- en natransport voor trein en de drie HOV-assen. In het bijzonder geldt dat in de regio voor alle Q-liners van en naar Groningen en Assen en in de stad voor de verbinding naar het Martini Ziekenhuis. De Lijn Vinkhuizen – Hoofdstation – Martini Ziekenhuis zorgt voor de ontsluiting van de toplocaties Martini Ziekenhuis. Daarom is deze lijn, ondanks dat dit geen HOV-as is, wel met een dunne rode lijn in het streefbeeld opgenomen. Mogelijk kan in de toekomst - wanneer de vervoerpotentie groot genoeg is - deze lijn aan de zuidzijde worden doorgetrokken naar Groningen Airport Eelde/P+R De Punt.



Comfort en extra kwaliteit

Om het Openbaar Vervoer aantrekkelijker te maken worden naast doorstromingsmaatregelen ook nog andere maatregelen getroffen om de kwaliteit van het Openbaar Vervoer te verbeteren. Zo worden haltes op de HOV-assen uitgerust met dynamische reisinformatie en tevens worden de voorzieningen en de aankleding verbeterd. Ook worden extra grote en kwalitatief hoogwaardige bussen aangeschaft om de capaciteit op de lijnen te vergroten. Dit zijn in het eindbeeld duurzame (bijvoorbeeld elektrische) bussen vergelijkbaar met de Bus Rapid Transit.





Overzicht ambitieniveaus 1 tot en met 4 bus met bijbehorende maatregelen

In de onderstaande tabellen wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die behoren bij de ambitieniveaus 1 tot en met 4. Tevens is aangegeven wat de totale kosten per ambitieniveau zijn.

Tabel 2: Ambitieniveau 1

<p>Tijdelijke lijn Hoofdstation – Zernike via Westelijke Ringweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanpassing haltes op langere bussen. • Aanpassing VRI Emmaplein & Paterswoldseweg (gerealiseerd). • Paaltjes Hoendiep en overige kleine maatregelen (gerealiseerd).
<p>Blauwe lijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beijum-Kardinge: Samenvoegen haltes 176 en 178 tot één halte. • Beijum-Kardinge: Opheffen Halte Meedenpad. • Lewenborg – Kardinge: Haltes 309, 312 en 313 samenvoegen tot 2 haltes. • Lewenborg – Kardinge: Keerlus Ruischebrug aanleggen. • Kardinge – UMCG Noord: Aanpassen VRI en stopstrepen kruising Zaagmuldersweg – Oosterhamrikbaan tbv busverkeer op de relatie Kardinge – Oosterpark. • UMCG Noord – Hoofdstation: Halte Zuiderdiep ten westen van Herestraat toevoegen stad uit ten behoeve van Vinkhuizen – Martini Ziekenhuis. • UMCG Noord – Hoofdstation: opheffen haltes Oosterstraat, Gelkingestraat en Hereplein • UMCG Noord – Hoofdstation: Herewegkruising afsluiten van het autoverkeer uit de richting van de Herestraat. Dat betekent: openstellen van autoverkeer tussen Heresingel en Verlengde Oosterstraat, aanpassen bebording parkeren binnenstad en VRI kruising Emmaplein. • Hoofdstation: Extra langshaltes aan de stationsweg tbv de bussen Leek/Roden – Beijum/Lewenborg. • Hoofdstation – Hoogkerk: Halte Peizerweg aan HOV-as West incl. voetpad naar Peizerweg. • Hoofdstation – Hoogkerk: Halte Buitenhof aan HOV-as West ter hoogte van Hunsingolaan. • Hoogkerk – Roden: Halte Roden Schuitelaan opheffen. • Hoogkerk – Roden: Keerlus Vijfde verloting met plasvoorziening. • Hoogkerk – Roden: Aanleg instaphalte Maatlanden met fietsenstalling ter hoogte van rotonde Maatlanden/Bevrijdingsplantsoen. • Hoogkerk – Leek: halte rotonde N372 – Euroweg toevoegen. • Hoogkerk – Leek: halte industriepark opheffen. • Hoogkerk – Leek: aanleg plasvoorziening Auwemalaan.
<p>Groene lijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • UMCG – Station Europapark: VRI P. Campersingel – Hanzeplein optimaliseren. • UMCG – Station Europapark: Looproute Ikea bushaltes Europaweg/Sontweg opwaarderen. • UMCG – Station Europapark: aanleggen plasvoorziening Europapark.
<p>Paarse lijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Annen – Zuidlaren – Hoofdstation: Haltekom met plasvoorziening Annen bij rotonde Wepel/Anloerweg. • UMCG – Station Europapark: Langshaltes aan de stationsweg in Groningen.
<p>Comfort en extra kwaliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voertuigen met een grotere capaciteit voor de tijdelijke lijn en HOV-bussen voor de HOV-assen (gedekt, gaan per dienstregeling 2014 rijden).
<p>Ontlasting Grote Markt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vanwege Regiobussen van de Grote Markt tweezijdig berijdbaar maken van Damsterdiep Noordzijde tussen Steenstilbrug en Oostersingel. • Opheffen halte Emmaplein. • Haltes bij Gasunie.

De kosten van de nog te dekken maatregelen van ambitieniveau 1 bedraagt circa € 2,5 mln.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Tabel 3: Ambitieniveau 2 bus

Blauwe lijn: <ul style="list-style-type: none">• Kardinge – UMCG Noord: Busbaan Singeldam en Oosterhamrikkade NZ plus voorrang op de Kapteijnlaan.• Kardinge – UMCG Noord: Overstap knoophalte UMCG Noord.• Hoofdstation – Hoogkerk: Doorsteek van Zwedenlaan en/of bus opritten/afritten P+R Hoogkerk naar A7 Groningen.
Groene lijn: <ul style="list-style-type: none">• Zernike – UMCG: busbaan Kolendrift.• Zernike – UMCG: Regeling Kurkstraatje om busverkeer in twee richtingen mogelijk te maken.
Paarse lijn: <ul style="list-style-type: none">• Annen – Zuidlaren – Hoofdstation: Overstap Oost-West op de HOV-as bij Corpus den Hoorn .• Annen – Zuidlaren – Hoofdstation: Halte Groningen Zuid (Noord-Zuid) bovenop viaduct.
Comfort en extra kwaliteit: <ul style="list-style-type: none">• Dynamische reisinformatie op haltes HOV.• Opwaarderen HOV-haltes in het centrum.
Ontlasting Grote Markt <ul style="list-style-type: none">• Parkeren faciliteren op brede toittoir aan UMCG zijde voor meer ruimte voor de bussen.

Dit totale pakket aan maatregelen van ambitieniveau 2 kost circa € 20,5 mln.

Tabel 4: Ambitieniveau 3 bus

Blauwe lijn en Paarse lijn: <ul style="list-style-type: none">• Hoofdstation: Bustunnel onder treinstation die bussen van de HOV west en uit het zuiden op een snelle en betrouwbare manier bij de voorzijde van het station brengt.• Toegankelijk Hoofdstation bus.
Paarse lijn: <ul style="list-style-type: none">• Aansluiting op A28 (met een Haarlemmermeer oplossing).
Groene lijn: <ul style="list-style-type: none">• Zernike – UMCG: opwaardering station Noord (bus).• Zernike – UMCG: Reconstructie Boterdiep tussen Kolendrift en Rodeweg.• Zernike – UMCG: Vrije busbaan Kastanjelaan/Eikenlaan.• Zernike – UMCG: Vrije busbaan Zonnelaan.• Zernike – UMCG: Vrije busbaan Zernikelaan.
Comfort en extra kwaliteit: <ul style="list-style-type: none">• Opwaarderen HOV-haltes buiten het centrum.• Verduurzamen materieel en haltes (bijvoorbeeld elektrisch rijden)
Ontlasting Grote Markt <ul style="list-style-type: none">• Oostersingel Noord van Hanzeplein verbreden.• Oostersingel Zuid van Hanzeplein verbreden.• Overkluizen Schuitendiep.

Dit totale pakket aan maatregelen van ambitieniveau 3 kost circa € 150 mln.

Tabel 5: Ambitieniveau 4 bus

Comfort en extra kwaliteit <ul style="list-style-type: none">• Bussen vergelijkbaar met Bus Rapid Transit laten rijden.

Dit totale pakket aan maatregelen van ambitieniveau 4 kost circa € 50 mln.



4.4 Resultaat streefbeeld per ambitieniveau trein en bus

In het vorige hoofdstuk zijn de maatregelen van het streefbeeld binnen de verschillende ambitieniveaus voor zowel trein als bus weergegeven. In dit hoofdstuk zal worden aangegeven op welk niveau de bus en trein voor 2020 moet worden gebracht om zowel een kwaliteitsverbetering te realiseren, de reizigersgroei te kunnen continueren en opvangen en de exploitatielasten te beperken. Allereerst wordt per ambitieniveau aangegeven wat het resultaat is van het uitvoeren van de maatregelen.

Resultaat van het basispakket

Met het realiseren van het basispakket wordt met name het Openbaar Vervoer per trein verbeterd. Daarnaast wordt het busvervoer vooral verbeterd op een aantal corridors waar de tram niet zou gaan rijden. Daarmee levert het basispakket slechts een beperkte bijdrage aan de verbetering van het stedelijk Openbaar Vervoer en zorgt het voor een verslechtering van de leefbaarheid in de binnenstad. Daarnaast is het waarschijnlijk dat de toename van het aantal bussen op het hoofdstation niet kan worden geacommodeerd. Op lange termijn kan de doorstroming van het busverkeer waarschijnlijk niet worden gegarandeerd waardoor de kosteneffectiviteit daalt. Door vooral te investeren in het regionaal spoor wordt de potentie van een daadwerkelijke sprong vooruit in de regio Groningen-Assen slechts ten dele benut. Op lange termijn zullen extra investeringen noodzakelijk zijn om de betaalbaarheid van het Openbaar Vervoer en daarmee de bereikbaarheid van Groningen te garanderen.

Resultaat van ambitieniveau 1

Met het in elkaar schuiven van de bussen uit Leek/Roden naar Beijum/Lewenborg ontstaat een doorgaande lijn via het centrum van de stad. Hierdoor is het voor reizigers vanuit de regio (Leek/Roden) mogelijk een drietal toplocaties in de stad zonder overstap te bereiken. Daarnaast wordt lijn 15 buitenom gelegd. Dit houdt in dat deze lijn niet meer via het A-kerk, A-straat en Brugstraat rijdt, maar via busbaan HOV-as West, Westelijke Ringweg, Pleiadenlaan en Zonnelaan of het laatste deel via de afrit Noordelijke Ringweg wanneer daar de doorstromingsknelpunten bij de afrit Zonnelaan zijn opgelost. Voor beide assen geldt dat alleen dienstregeling technische barrières geslecht worden.

Onder ambitieniveau 1 valt ook het combineren van de P+R-lijn 22 met de Q-liners naar/van Zuidlaren en Annen. Hierdoor kan op een zeer efficiënte manier de busbediening hier verbeterd worden. Tenslotte kan bij ambitieniveau 1 een aantal bussen van de Grote Markt worden gehaald, doordat de twee HOV-assen die via de Grote Markt gaan dan al rijden. Conform het streefbeeld blijven de Parse en de Blauwe lijn over de Grote Markt rijden. Een Grote Markt geheel zonder bussen wordt niet haalbaar geacht vanuit Openbaar Vervoer-perspectief. De kwaliteit van het Openbaar Vervoer wordt in dit ambitieniveau dus enigszins verbeterd. Ook wordt er voor gezorgd dat de structuur van het netwerk voor de bus grotendeels is ingevuld.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Resultaat van ambitieniveau 2

Bij ambitieniveau 2 wordt voor de trein ingezet op het doortrekken van de sneltreinen uit Leeuwarden naar Groningen-Europapark. Voor de bus geldt dat bij dit ambitieniveau de drie HOV-assen ook daadwerkelijk dienstregelings technisch kunnen rijden. De busstructuur is daardoor volledig ingevuld. Dit betekent een kwaliteitsverbetering voor de reiziger omdat deze met minder overstappen bij zijn of haar bestemming kan komen. Verder worden alle haltes langs de HOV-assen voorzien van een Dynamisch ReizigersInformatieSysteem (DRIS) en krijgen de haltes in de binnenstad HOV-kwaliteit.



De kwaliteit van het Openbaar Vervoer verbetert daardoor sterk, wat er voor zorgt dat nog meer mensen gebruik zullen maken van het Openbaar Vervoer. Wel is er nog veel winst te halen qua betrouwbaarheid en doorstroming op de HOV-assen. Er worden weliswaar maatregelen getroffen om de bus op de HOV-assen te versnellen en de reistijd betrouwbaarder te maken, deze zorgen echter nog maar voor een kleine reductie van de exploitatiekosten. Deze reductie in rijtijd zorgt er daarnaast voor dat reizigers sneller van A naar B kunnen reizen. Ook een kortere en betrouwbaardere reistijd zorgt ervoor dat meer mensen voor het Openbaar Vervoer zullen kiezen.

Resultaat van ambitieniveau 3

Bij ambitieniveau 3 worden ook de stoptreinen uit Leeuwarden doorgesplitst naar station Europapark en daarnaast wordt ook een extra pendel tussen Groningen en Hoogezand toegevoegd. Met de doorkoppeling naar Europapark is de gewenste treinstructuur rond de stad afgerond en kan ook de Groene HOV-as tussen Europapark en Zuidhorn ten volle worden benut. Hierdoor kunnen reizigers nog sneller naar hun bestemming worden gebracht en het Hoofdstation nog verder worden ontlast. Dit zorgt ervoor dat nog meer reizigers gebruik zullen maken van het Openbaar Vervoer en deze ook op een goede wijze gefaciliteerd kunnen worden.

Voor de HOV-assen wordt ingezet op het verder versnellen door daar waar mogelijk vrij liggende infrastructuur aan te leggen, zoveel mogelijk toekomstvast. De versnellingsmaatregelen zorgen voor



een sterke reductie van de exploitatielasten. Dat geldt in het bijzonder voor de bustunnel onder het Hoofdstation door. Daarnaast zorgt het voor een sterk verbeterd product voor de reiziger waardoor nog meer reizigers zullen kiezen voor het Openbaar Vervoer. Dat laatste wordt versterkt doordat alle haltes van HOV-kwaliteit worden en duurzaam materieel wordt ingezet, bijvoorbeeld elektrisch, inductie of waterstof.

Resultaat van ambitieniveau 4

Bij ambitieniveau 4 worden ook de treindiensten verduurzaamd doordat het regionale spoor partieel wordt geëlektrificeerd. Met deze partiële elektrificatie is het mogelijk te bezuinigen op de exploitatiekosten voor de trein. Ook kunnen de treinen iets sneller optrekken en afremmen waardoor de reistijd van de reiziger afneemt.

Daarnaast worden nog grotere en meer hoogwaardige bussen ingezet. Dit zijn bussen die een tramachtige uitstraling hebben. Door de inzet van deze tramachtige bussen wordt naast de bij ambitieniveau 3 gerealiseerde reistijdwinst een sprong gemaakt met de voertuigkwaliteit. Dat zorgt voor een grotere aantrekkelijkheid waardoor meer reizigers gebruik zullen maken van het Openbaar Vervoer.



Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



5. Programma 2020



Zoals eerder aangegeven kan het streefbeeld stap voor stap worden gerealiseerd. De verschillende ambitieniveaus dan wel de onderdelen binnen de verschillende ambitieniveaus hoeven niet allemaal op hetzelfde moment te worden uitgevoerd. Gezien de hoogte van de kosten van de verschillende ambitieniveaus en de beschikbare middelen tot en met 2020 zullen er dan ook keuzes gemaakt moeten worden ten aanzien van de te realiseren ambitie voor zowel trein en bus. Uitgangspunt daarbij is dat het programma 2020 er voor zorgt dat reizigersgroei gegeneerd en gefaciliteerd wordt, reizigers op een betrouwbare wijze bij de economische toplocaties kunnen komen en dat de jaarlijkse exploitatiekosten binnen de perken worden gehouden. Dit laatste is noodzakelijk om het Openbaar Vervoer betaalbaar te houden.

Om dit te realiseren dient voor zowel trein als bus minimaal ambitieniveau 2 te worden gerealiseerd. Ambitieniveau 2 is namelijk het eerste niveau waarop de gehele lijnvoering daadwerkelijk kan rijden. Op dat moment is namelijk ook de HOV-as Europapark – UMCG – station Noord – Zernike – Zuidhorn te gebruiken via de gekozen structuur en is tevens station Europapark van alle richtingen rechtstreeks met de trein te bereiken omdat dan ook de sneltreinen vanuit Leeuwarden doorrijden naar station Europapark.

Er wordt echter voorgesteld om in de periode tot en met 2020 al een stap verder te zetten dan ambitieniveau 2 voor trein en bus en ook de topprioriteit van ambitieniveau 3 trein en ambitieniveau 3 bus te realiseren.

Topprioriteit ambitieniveau 3 trein: doorkoppeling stoptreinen Groningen-Leeuwarden

Zoals aangegeven zorgt het doorkoppelen van de sneldienst vanuit Leeuwarden naar station Europapark ervoor dat ook het station Europapark vanuit het westen rechtstreeks per trein wordt bediend. Hiermee wordt de structuur uit het streefbeeld ingevuld. De sneldienst tussen Leeuwarden en Groningen stopt echter niet in Grijpskerk en Zuidhorn en daardoor hebben dus niet alle treinreizigers op corridor West de mogelijkheid om rechtstreeks naar station Europapark te reizen en via een overstap op de HOV-as bij het UMCG te komen.

Om het Hoofdstation en de binnenstad nog verder te ontlasten en alle reizigers vanuit het westen via het spoor een rechtstreekse verbinding te geven met Europapark, is de topprioriteit binnen ambitieniveau 3 trein het doorkoppelen van de stoptreinen tussen Leeuwarden en Groningen. Hiermee kan ook de HOV-as Europapark – UMCG – station Noord – Zernike – Zuidhorn ten volle kan worden benut.

Momenteel wordt in samenwerking met Prorail onderzocht in hoeverre het mogelijk is om met het budget voor de fly-over aan de westzijde van het station een doorkoppeling van de treindiensten uit Leeuwarden naar Europapark mogelijk te maken waarbij een van deze treindiensten mogelijk ook door kan rijden als sneldienst naar Bremen. Als dit mogelijk is, zou het streefbeeld op een eerder moment gerealiseerd kunnen worden. De verwachting is dat bij de besluitvorming omtrent het project Knoop Groningen bekend zal zijn of het budget voor de fly-over voldoende is om de topprioriteit van ambitieniveau 3 trein mogelijk te maken.



Topprioriteit ambitieniveau 3 bus: bustunnel Hoofdstation

Naast de maatregelen voor de drie HOV-assen die bij de ambitieniveaus 1 en 2 behoren, behoort de doorstroming op en rond het Hoofdstation tot de topprioriteit van ambitieniveau 3 bus.

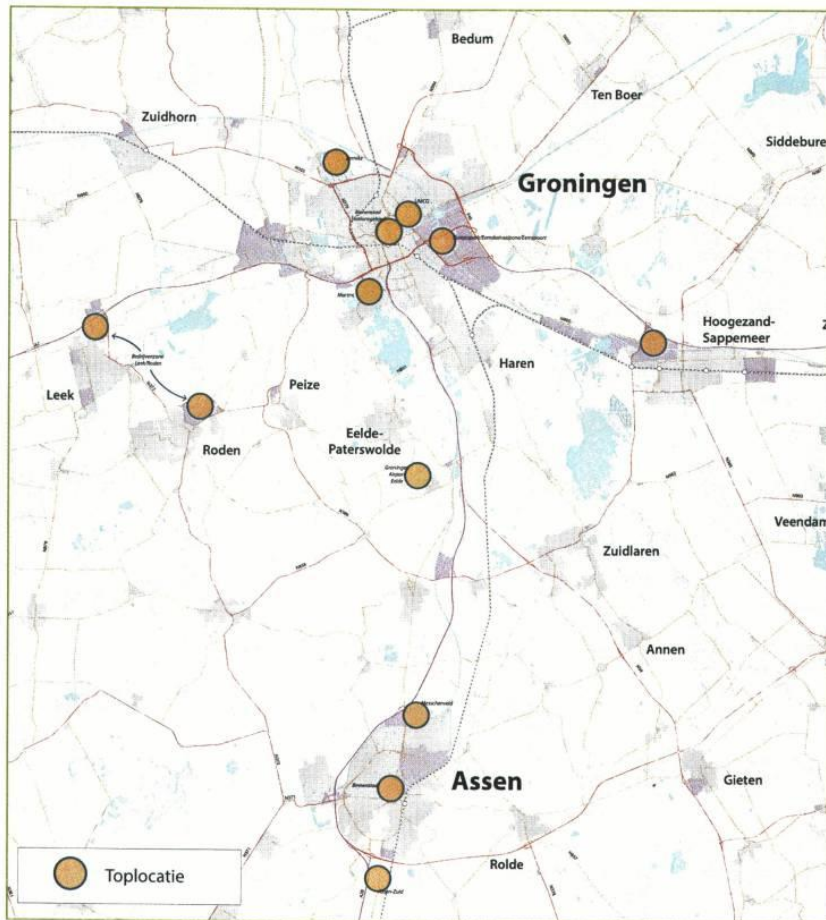
Voor de drie HOV-assen en de doorkoppeling van de treindiensten wordt het busstation al enigszins ontlast, desondanks zijn aanpassingen ter verbetering van de doorstroming noodzakelijk. Het verbeteren van de betrouwbaarheid en de doorstroming van het busverkeer op en rond het stationsgebied zorgt al snel voor een sterke verlaging van de jaarlijkse exploitatiekosten en daarnaast tot een grote kwaliteitsverbetering voor zeer grote aantallen reizigers. Dit komt omdat bijna alle bussen op en rond het busstation moeten zijn.

Uit onderzoek naar mogelijke besparingen op de exploitatie in dit gebied blijkt dat de beste doorstroming - en daarmee de grootste reductie in exploitatiekosten - wordt gerealiseerd wanneer een vrije zuidwest-noordoostverbinding door het Hoofdstation wordt gemaakt. Dit kan worden gerealiseerd door de HOV-as west (uit de richting Hoogkerk) door te trekken achter het station langs en dan met een tunnel onder de sporen door te gaan om vervolgens via de busbuffer bij het busstation aan de noordzijde uit te komen.

Het aanleggen van de bustunnel scheelt meer dan een miljoen euro aan exploitatiekosten per jaar en zorgt voor een snellere en veel betrouwbaardere verbinding voor de reiziger. Door de tunnel aan te leggen op het moment dat voor het project Knoop Groningen de treinen tussen het Hoofdstation en station Europapark tijdelijk niet kunnen rijden, kan de tunnel gegraven worden en hoeft deze niet te worden geboord. Dat scheelt aanzienlijk in de kosten. De bustunnel inclusief de aansluiting op het busstation, op de busbaan HOV-west en op de bussen uit zuidelijke richting kost circa € 40 mln.

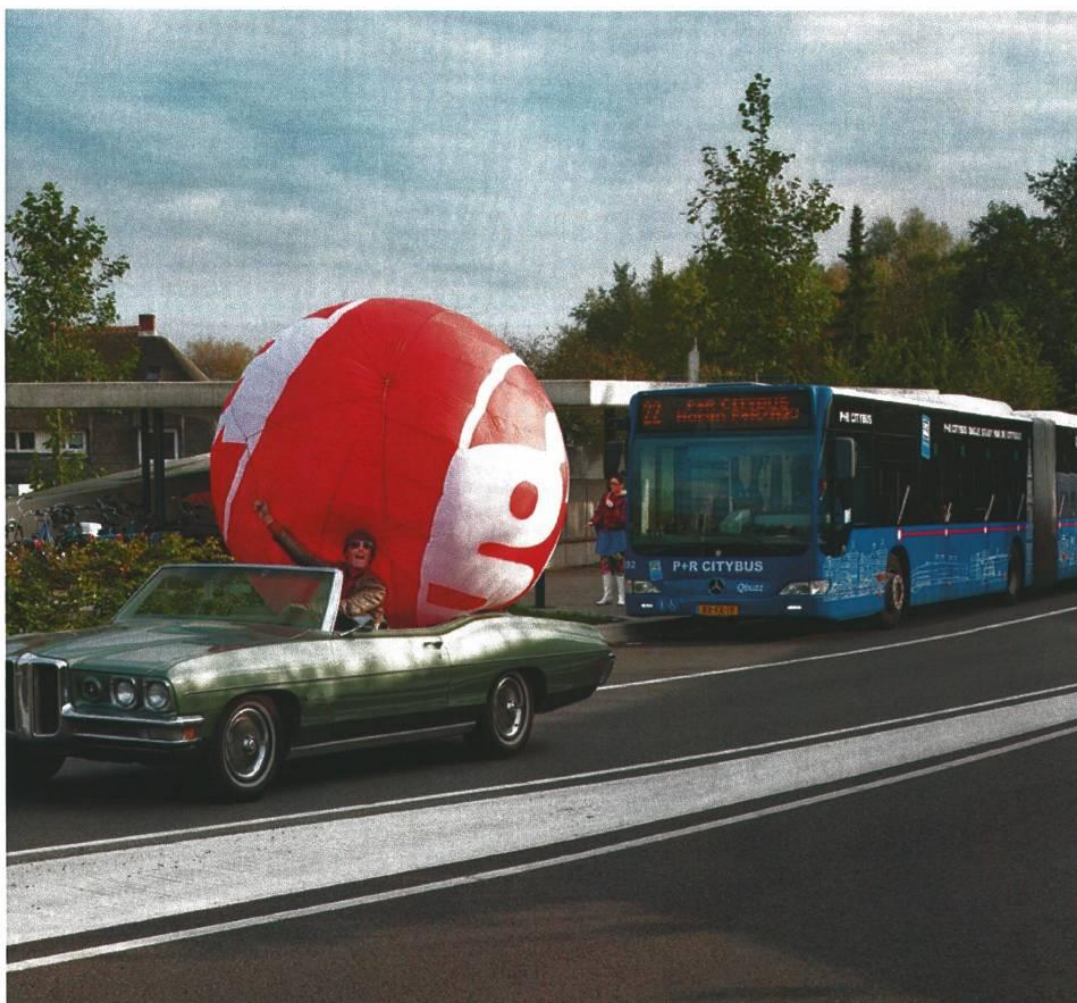
De komende periode wordt onderzocht of de bustunnel goed in de planning van het project knoop Groningen is in te passen en of de bustunnel financieel haalbaar is.

Bijlage 1 Economische toplocaties



Bereikbaarheid regio Groningen-Assen

Geactualiseerde Netwerkanalyse 2013



Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Colofon

Datum/versie:	September 2013
Documentnaam:	Actualisatie Netwerkanalyse 2013
Opgesteld door:	Begeleidingsgroep Netwerkanalyse
Ondersteund door:	Grontmij
Status:	Eindrapport
Besluitvorming in:	Stuurgroep 9 september
Contactpersoon:	Kees Anker
Leden begeleidingsgroep:	Kees Anker - Programmabureau Regio Groningen-Assen Agnes Klinkenberg - Rijkswaterstaat, Dienst Noord-Nederland Ed Stuij - Provincie Groningen Margriet Speulman - Provincie Drenthe Ingrid Bolhuis - Gemeente Groningen Henk Heijman - Gemeente Assen Erwin Stoker - OV-bureau Groningen Drenthe Hans Popken - Grontmij Hans Praamstra - Grontmij



Telefoon: 050 316 4289 (secretariaat)
E-mail: info@regiogroningenassen.nl
Website: www.regiogroningenassen.nl

Voorwoord



Als bestuurders in de regio Groningen-Assen staan wij voor de opgave om te zorgen dat onze steden en dorpen, en de economische toplocaties daarbinnen, goed bereikbaar zijn. Niet alleen voor mensen maar ook voor de logistiek. Dat is van groot belang voor ons bedrijfsleven, onze voorzieningen en onze inwoners. In deze tijden met economische tegenwind is het des te belangrijker dat gebieden goed per auto, openbaar vervoer en fiets bereikbaar zijn. Met een goede interne en externe bereikbaarheid willen we bijdragen aan een goed vestigingsklimaat. Met deze geactualiseerde netwerkanalyse hebben wij onze prioriteiten voor de komende jaren bepaald.

Wij zijn trots dat wij als twaalf gemeenten en twee provincies een eensluidende visie op het verkeer en vervoer hebben. De kracht van die samenwerking komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in de kwaliteit van ons openbaar vervoer. Wij zijn er van overtuigd dat wij met een combinatie van investeringen in materieel, betere digitale informatievoorziening bij de haltes, overstappunten bij en in de steden en continue aanscherping van de dienstregeling nog beter aan de wensen van de reiziger tegemoet kunnen komen. Wij merken dat ook onze investeringen in de fietsroutes-plus gewaardeerd worden. Daarnaast blijven wij investeren in de autobereikbaarheid.

In de regio Groningen-Assen werken we samen om kansen te creëren voor goede ontwikkelingen in het regiogebied. Kansen op goed werk, goed onderwijs, goede voorzieningen en een goed betaalbare woning in een mooie woonomgeving. Het uitgangspunt van de regiovisie is dat de steden niet zonder de omliggende regio kunnen, maar de omliggende regio ook niet zonder de steden. Deze geactualiseerde netwerkanalyse is een belangrijke bouwsteen voor de geactualiseerde regiovisie en helpt ons om regio en steden letterlijk goed met elkaar te verbinden. Daar blijven wij ons voor inzetten.



W.J. Moorlag
*Voorzitter van de stuurgroep
Regiovisie Groningen-Assen 2030*



H. Brink
*Voorzitter Portefeuillehouders Overleg Verkeer en
Vervoer Regio Groningen-Assen*

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Samenvatting



Aanleiding

De regio Groningen-Assen is de economische motor van het Noorden. De bereikbaarheid van de regio Groningen-Assen – en haar economische toplocaties in het bijzonder – is dan ook van cruciaal belang voor de economische ontwikkeling van de regio. Het uitgangspunt van de regionale bereikbaarheidsstrategie is dat de bereikbaarheid in de regio benaderd wordt vanuit een integraal vervoersysteem met alle modaliteiten: auto, fiets, bus en trein, aangevuld met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement.

Eind 2012 heeft de stuurgroep Regio Groningen-Assen het besluit genomen om de Netwerkanalyse 2006 te actualiseren. De aanleiding hiervoor is enerzijds het niet doorgaan van de Regiotram als ruggengraat van het regionale openbaarvervoersysteem. Anderzijds heeft de mobiliteit zich anders hebben ontwikkeld dan in 2006 was voorzien (mede als gevolg van economische, demografische en technologische ontwikkelingen). Het doel van deze actualisatie is het samenstellen van een integrale visie op het gebied van de bereikbaarheid binnen de regio Groningen-Assen, resulterend in een aangepaste bereikbaarheidsstrategie en een bijgesteld Meerjaren Investeringsprogramma (MIP). De Actualisatie netwerkanalyse betreft een uitwerking van de Actualisatie Regiovisie Groningen-Assen 2013.

Terugblik

In de afgelopen jaren bestond de regionale Bereikbaarheidsstrategie uit de volgende hoofdlijnen:

- Externe bereikbaarheid: een goede bereikbaarheid op internationaal, nationaal en landsdelig niveau.
- Optimale interne bereikbaarheid van belang voor het versterken van het economisch functioneren en de ruimtelijke samenhang van de regio Groningen-Assen zelf.
- De ruimtelijk-economische toplocaties vormen de dragers van de (toekomstige) economische ontwikkeling. Juist voor deze locaties wordt een goede externe en interne bereikbaarheid gegarandeerd.

Deze Bereikbaarheidsstrategie is uitgewerkt in het Meerjaren Investeringsprogramma (MIP):

1. HOV-bus infrastructuurmaatregelen;
2. busknooppunten en P+R;
3. regionaal spoor;
4. fiets;
5. mobiliteits- en verkeersmanagement.

In de afgelopen zes jaar is concreet geïnvesteerd in 37 projecten en programma's (totaal investering bijna € 200 miljoen, waarvan ruim € 50 miljoen vanuit het Regiofonds). Sommige projecten krijgen tevens een bijdrage vanuit het Regiospecifiek Pakket (RSP). Daarnaast staan op dit moment nog diverse grootschalige projecten in de steigers om uitgevoerd te worden (onder meer Aanpak Ring Zuid in Groningen, programma FlorijnAs in Assen en Hoofdstation Groningen).



Ontwikkeling mobiliteit en achterliggende factoren

Als eerste stap is de mobiliteitsontwikkeling over de afgelopen jaren geanalyseerd. Tevens zijn enkele verklarende factoren beschreven en is ontwikkeling richting 2030 onderzocht. Op basis hiervan zijn de volgende conclusies geformuleerd die aan de basis staan van de aangepaste Bereikbaarheidsstrategie:

- De verwevenheid van de steden Groningen en Assen met de regio is groot en wordt steeds sterker. Het aantal dagelijkse pendelverplaatsingen groeit nog steeds. Dit vraagt om een hoogwaardig vervoersnetwerk en het versterken van de bijbehorende infrastructuur.
- De grootste verkeersstromen bevinden zich op de A28 en de A7. De verkeersintensiteit op deze wegen is sinds 2000 fors gestegen, maar is wel binnen de prognoses gebleven. Na 2008 is sprake van een langzamere verkeersgroei dan wel stabilisatie. Dit is een landelijke trend: sinds 2005 vlak de toename van de binnenlandse mobiliteit van personen af.
- Het autoverkeer is het sterkst gegroeid op de T-structuur A7 en A28 en Ring Groningen. Op de overige corridors is sprake van een minder snelle groei, stabilisatie of lichte daling. Sinds 2008 is op alle corridors sprake van een afnemende verkeersgroei die sterk samenhangt met de economische crisis sinds 2008. Een aantrekkende economie zou weer een sterkere verkeersgroei kunnen betekenen. In hoeverre en in welke mate dit zich voor gaat doen is op dit moment niet te voorspellen en is ook afhankelijk van andere factoren (onder meer de digitale samenleving).
- De in 2006 geconstateerde knelpunten op de hoofdwegen A7 en A28 (Ring Zuid, trajecten Leek – Groningen en De Punt – Groningen) zijn anno 2013 nog steeds aanwezig, vooral in de spits. De uitvoering van het project Aanpak Ring Zuid is dan ook urgent.
- In de afgelopen periode zijn diverse maatregelen genomen om knelpunten op het hoofdwegennet en (de aansluitingen met) het onderliggend wegennet op te lossen. Deze infrastructurele maatregelen hebben een verbeterde doorstroming opgeleverd waarvan ook het goederenvervoer profiteert.
- Er is een sterke relatie tussen kwaliteitsverbetering van het OV en stijging van reizigersaantallen. De in de afgelopen periode gedane investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer (onder meer frequentieverhogingen en nieuwe Q-liners, reactivering spoorlijn Groningen-Veendam en station Europapark) blijken direct hogere reizigersaantallen op te leveren en een daling van het aandeel autoverkeer. Het is dan ook zinvol om het in de afgelopen jaren ingezette beleid van investeren in hoogwaardig OV voort te zetten.
- In de afgelopen jaren is ingezet Fietsroutes Plus. Dit concept van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes ondersteunt de trend dat fietsers langere afstanden overbruggen, mede door de opkomst van de e-bike. De fiets wordt daarnaast steeds meer gebruikt in combinatie met een auto-, trein- of busreis (ketenmobiliteit). Het verder investeren in de fiets blijft dan ook van groot belang.
- De P+R-locaties spelen een belangrijke rol in het verminderen van binnenstedelijk autoverkeer. Het gebruik van de P+R's langs de T-structuur A7 en A28 en rond de steden is fors toegenomen. Het ingezette P+R-beleid kan zondermeer succesvol worden genoemd. Daarnaast ontwikkelen de P+R-locaties zich steeds meer als een knooppunt van buslijnen (OV-knooppunt) en



overstaptelek tussen OV, auto en fiets (multimodaal knooppunt). Het verder investeren in P+R als herkenbare en hoogwaardige knooppunten in het regionaal vervoerssysteem blijft dan ook van groot belang.

- Groningen Airport Eelde is van belang voor de ontwikkeling van de regionale economie en de bereikbaarheid van Noord-Nederland. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de luchthaven via de weg is een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

Aangepaste Bereikbaarheidsstrategie

Op basis van de analyse kan worden gesteld dat de in 2006 ingezette Bereikbaarheidsstrategie van Regio Groningen-Assen succesvol is geweest en nog steeds robuust genoeg is om de regio bereikbaar te houden. De bestaande Bereikbaarheidsstrategie kan dan ook in hoofdlijnen gehandhaafd blijven.

Wel is geconcludeerd dat op een aantal onderdelen extra accenten noodzakelijk zijn:

- Het beter benutten van de huidige infrastructuur door meer dan voorheen in te zetten op verkeersmanagement en vraagbeïnvloeding.
- Om de steden bereikbaar te houden tijdens de uitvoering van grote projecten (Aanpak Ring Zuid en FlorijnAs Assen) – maar ook daarna – wordt sterk ingezet op mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement (Groningen Bereikbaar en Minder Hinder Assen). Aanpassingen aan de weginfrastructuur zijn vooral nodig voor de uitvoering van deze projecten en daar waar er aantoonbaar knelpunten zijn.
- Verdere kwaliteitsverbetering van spoor, HOV-buslijnen en OV-knooppunten als ruggengraat van het regionaal OV met aandacht voor de lijnvoering, capaciteit, snelheid en comfort. Dit zorgt voor reizigersgroei en verbetert de exploitatie van het regionaal OV.
- Het P+R-beleid is succesvol: investeringen hierin worden gecontinueerd met aandacht voor de exploitatielast van de parkeergarages in de stad Groningen. De hoofdrol van de P+R-locaties is het ontlasten van de spitsen door het afvangen van woon-werkverkeer.
- Investeren in Fietsroutes Plus is beloftevol vanwege de potentie van de e-bike. Belangrijk is een goede aanlanding in de stad Groningen en koppeling aan P+R-locaties.
- De regio blijft het goederenvervoer via weg, water en spoor faciliteren.
- De positie van het vervoer van passagiers via de lucht (GAE) verdient nadere aandacht.

Als alternatief van de Regiotram is de bereikbaarheidsstrategie verder uitgewerkt in een visie hoogwaardig openbaar vervoer voor de lange termijn met concrete lijnvoeringen (lange termijnbeeld HOV). Dit lange termijnbeeld vergt een forse investering in de infrastructuur zowel op het spoor als op de HOV-assen en moet dan ook gezien worden als de stip op de horizon waar de komende jaren stapsgewijs naar toe wordt gewerkt. Resultaat is een samenhangend, effectief, comfortabel, logisch en begrijpbaar OV-systeem dat een aantrekkelijk alternatief vormt voor de auto.

De volgende uitgangspunten liggen ten grondslag aan het lange termijnbeeld HOV:

- Regio, stad en economische toplocaties verbonden worden via enerzijds regionaal spoor en anderzijds HOV-assen voor de bus.



- Centraal uitgangspunt is het zoveel mogelijk (door)koppelen van het regionaal spoor en HOV-assen (via de belangrijke OV-knooppunten en P+R-locaties) waardoor zo veel mogelijk belangrijke woon- en werkgebieden en economische toplocaties in de regio bereikbaar zijn (vaak zonder, maar in principe met maximaal met één overstap).
- Door de koppeling van HOV-assen kunnen de P+R-locaties verder ontwikkeld worden als essentiële knooppunten in het regionale OV-netwerk.
- Door de doorkoppeling van het regionaal spoor krijgen Station Groningen Europapark en Groningen-Noord krijgen een belangrijkere functie als overstappunt wat resulteert in ontlasting van zowel het Hoofdstation als de binnenstad.
- Door de HOV-assen en de doorkoppeling van de regionale treinen wordt het Hoofdstation al enigszins ontlast. Omdat bijna alle bussen op en rond het Hoofdstation moeten zijn blijven aanpassingen ter verbetering van de doorstroming van het busverkeer op en rond het Hoofdstation zelf noodzakelijk.
- Het OV op de HOV-assen krijgt prioriteit ten opzichte van overige verkeerstromen. Ook wordt het comfort van het vervoer op deze HOV-assen verhoogd om de aantrekkelijkheid voor reizigers verder te vergroten (comfort in de voertuigen en op de haltes en dynamische reisinformatie).

Uitvoeringsprogramma

De geactualiseerde Bereikbaarheidsstrategie is uitgewerkt een uitvoeringsprogramma tot en met 2020. Bij dit uitvoeringsprogramma zijn enerzijds de beschikbare financiële middelen leidend en anderzijds de bijdrage van de projecten aan de Bereikbaarheidsstrategie. Met de uitvoering van deze maatregelen kan de bereikbaarheid van de regio tot 2020 worden geborgd. In het uitvoeringsprogramma is onderscheid gemaakt tussen het Basispakket en een pakket Nieuwe ambities:

- Het Basispakket bevat projecten waarvan de kosten zijn gedekt uit het Regiofonds of het RSP-programma HOV/Transferia. Het gaat vooral om investeringen in HOV-assen, OV-knooppunten en P+R.
- Het pakket Nieuwe ambities bevat projecten om de regio en de stad via nieuwe HOV-assen met elkaar te verbinden en auto-gerelateerde projecten om de bereikbaarheid van de stad Groningen te waarborgen bij de uitvoering van de grote projecten (Groningen Bereikbaar). Deze projecten worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de gemeente en de provincie Groningen, die ook de financiering voor hun rekening nemen.

In de tabel op de volgende pagina is per corridor weergegeven welke projecten zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

Monitoring

Als vervolg op de geactualiseerde Netwerkanalyse 2013 zal in samenhang met Groningen Bereikbaar en het programma Beter Benutten een monitoringsprogramma mobiliteit worden opgesteld. Dit vormt de basis voor een jaarlijkse voortgangsrapportage Netwerkanalyse.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Corridors	A7 west	Zuidhorn	Noord (Winsum, Bedum, Ten Boer)	A7 oost	A28	Assen
Uitvoeringsprogramma (Basispakket)						
Trein		Aanpassing Hoofdstation Groningen en doorkoppeling regionale trein (Delfzijl/Roodeschool – Veendam/Nieuweschans)				
		Extra sneltrein Groningen - Leeuwarden	Spoorlijn Roodeschool - Eemshaven	Spoorlijn Groningen - Bremen	Frequentieverhoging Groningen – Assen (5 ^{de} en 6 ^{de} trein)	
		Pendel Groningen - Zuidhorn	Sneltrein (Winsum-) Groningen-Winschoten (-Leer)			
				Spoorlijn Veendam - Stadskanaal		
HOV (bus) en P+R (incl. RSP*)	Investeringspakket Infra en OV Leek/Roden	Doorontwikkeling P+R Zuidhorn	Bus/treinknooppunt stationsgebied Winsum	Busbaan Europaweg en Sontweg	Uitbreiding P+R Haren	Programma FlorijnAs Assen
	Bus toe- en afrit A7 P+R Hoogkerk	P+R Zernike*	P+R Karding* en P+R Driebond*		Transferium De Punt incl. aansluiting A28*	
	HOV-as West 3 ^{de} fase		Doorstroming Ten Boer - Groningen	Bushalte Hooge Meeren Zuidzijde		Infraontsluiting busstation Assen*
	Busstation Norg*		Bus/treinkooppunt stationsgebied Bedum	Knoop en P+R Hoogezand-Sappemeer*		Norgerbrug (Assen-West)
				OV-knooppunt Hoogezand Centrum*		Busaansluiting Kloosterveen*
Toegankelijkheid bushaltes (stad Groningen)						
Fiets	Investeringspakket Infra + OV Leek/Roden		Fietsroute Plus Groningen - Winsum**			Norgerbrug (Assen-West)
	Fietsroute Plus Groningen – Leek**		Fietsroute Plus Groningen - Ten Boer**			
Uitvoeringsprogramma (Nieuwe ambities)						
Trein		Knoop Groningen flyover westzijde dan wel doorkoppeling Leeuwarden naar Europapark				
HOV (bus) en P+R	HOV-as: Blauwe lijn (Leek/Roden – Beijum/Lewenborg)	HOV-as: Groene lijn (Europapark – Zernike – Zuidhorn) (tijdelijk via Westelijke ringweg)			HOV-as: Paarse lijn (Zuidlaren/Annen – P+R Driebond)	
		<ul style="list-style-type: none"> • Bustunnel Hoofdstation • Inframaatregelen voor versnelling HOV-assen • Verbeteren comfort en kwaliteit HOV-assen: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Dynamisch Reizigers Informatie Systeem ◦ HOV haltes binnenstad Groningen • HOV-kwaliteit bussen op HOV-assen • Rode lijn (Vinkhuizen – Hoofdstation – Martini Ziekenhuis) 				
Auto	Infrastructurele maatregelen Groningen Bereikbaar (Aanpak Ring Zuid): <ul style="list-style-type: none"> • Oostelijke Ringweg aansluiting Driebond • Noordelijke Ringweg aansluiting Zonnelaan • Rotondes A7 aansluiting Hoogkerk • Boerhaaverotonde en doorstroming Laan Corpus den Hoom • Bedumerweg-Sumatralaan • Carré Europaweg-Sontweg-Berlagebrug-Damsterdiep • Doorsteek Pop Dijkemaweg-Oostersluis 					Minder Hinder Assen (FlorijnAs)
Fiets	<ul style="list-style-type: none"> • Werkbudget aanlanding fietsroutes stad Groningen • Ontsluiting en stallingsvoorzieningen P+R-locaties, stations en haltes (Beter Benutten) 					

* Projecten binnen taakstellend budget programma RSP HOV/transferia

** projecten deels gedekt

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



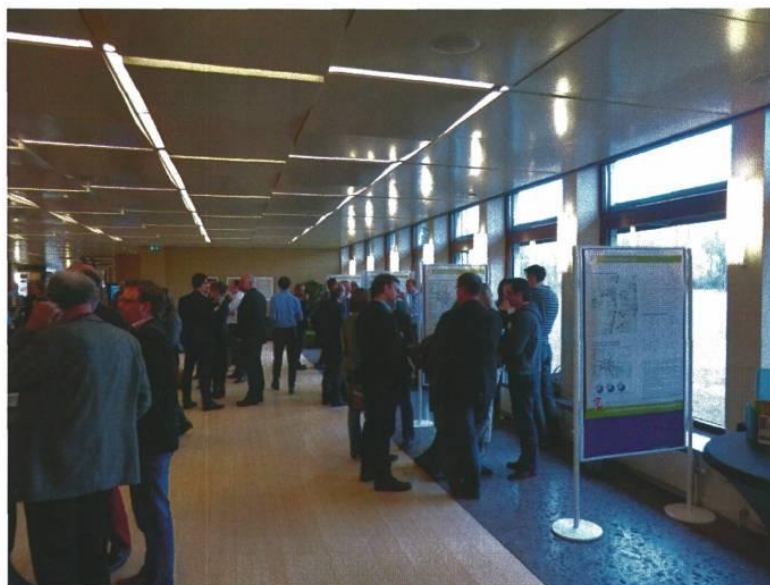
Inhoudsopgave



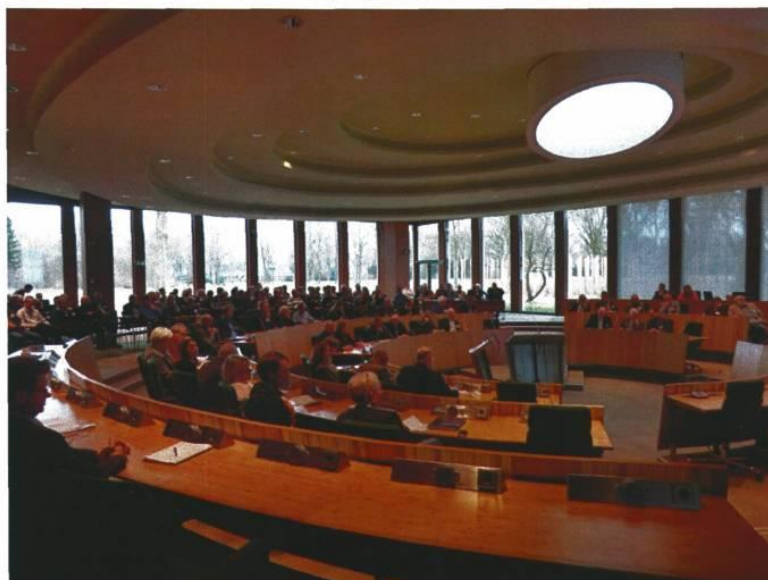
Inhoud

1.	Inleiding	13
1.1	Doel.....	14
1.2	Methode.....	14
1.3	Proces.....	15
1.4	Leeswijzer.....	15
2.	Netwerkanalyse 2006	17
3.	Ontwikkeling mobiliteit en achterliggende factoren	23
3.1	De belangrijkste mobiliteitsontwikkelingen.....	23
3.2	Trends en ontwikkelingen 2000-2012.....	24
3.2.1	Verwevenheid stad en regio.....	24
3.2.2	P+R en OV-knooppunten.....	29
3.2.3	Goederenvervoer.....	31
3.2.4	Groningen Airport Eelde.....	31
3.3	Verklarende factoren.....	33
3.4	Vooruitblik 2030.....	35
4.	Bereikbaarheidsstrategie 2030	39
4.1	Actualisatie bereikbaarheidsstrategie.....	39
4.2	Openbaar vervoer en P+R.....	40
4.3	Auto.....	47
4.4	Fiets.....	49
4.5	Goederenvervoer.....	50
5.	Uitvoeringsprogramma	53
5.1	Van strategie naar maatregelen.....	53
5.2	Openbaar vervoer en P+R.....	54
5.3	Auto.....	59
5.4	Beter benutten van bestaande infrastructuur.....	63
5.5	Fiets.....	63
6.	Vervolg	67
6.1	Proces.....	67
6.2	Monitoring.....	67
	Bijlagen	69

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Informatiemarkt voor raads- en statenleden (inclusief stakeholders) 8 april 2013



Presentatie voor raads- en statenleden (inclusief stakeholders) 8 april 2013

1. Inleiding



Samenwerkingsverband Regio Groningen-Assen

Regio Groningen-Assen is een vrijwillig samenwerkingsverband tussen twaalf gemeenten en twee provincies. Deelnemers zijn de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Bedum, Groningen, Haren, Hogeveen, Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Tynaarlo, Winsum en Zuidhorn. Op het gebied van mobiliteit is Regio Groningen-Assen verantwoordelijk voor de regio over de bereikbaarheid van de regio als geheel en voor de afstemming tussen projecten. Hierbij werkt Regio Groningen-Assen samen met o.a.: OV-bureau Groningen-Drenthe, Groningen Bereikbaar en Minder Hinder Assen.

De regio Groningen-Assen is de economische motor van het Noorden. De steden Groningen en Assen zijn sterk verweven met de omliggende gemeenten binnen en buiten de regio. Deze onderlinge afhankelijkheid is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Dagelijks zijn er ruim 470.000 verkeersbewegingen tussen de steden Groningen en Assen en de omliggende regio. De bereikbaarheid van de regio Groningen-Assen – en haar economische toplocaties in het bijzonder – is dan ook van cruciaal belang voor de economische ontwikkeling van de regio, haar (inter)nationale positionering en de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Daarom zet Regio Groningen-Assen sterk in op het verbeteren van de bereikbaarheid per auto, fiets en openbaar vervoer. Het uitgangspunt van de bereikbaarheidsstrategie is dat de bereikbaarheid in de regio benaderd wordt vanuit een integraal vervoersysteem met alle modaliteiten: auto, fiets, bus en trein, aangevuld met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement.

De basis van deze strategie vormt de Netwerkanalyse uit 2006. Deze bevatte een probleemanalyse en oplossingsrichtingen voor de knelpunten in de deur-tot-deur bereikbaarheid van de regio. Deze Netwerkanalyse ging uit van een gebiedsgerichte benadering waarbij samenwerking van partijen die werken aan de bereikbaarheid in de regio voorop stond. Op basis van de Netwerkanalyse 2006 zijn in de afgelopen jaren veel bereikbaarheidsprojecten uitgevoerd of in uitvoering gekomen. De Regio investeerde in de afgelopen periode hierin € 50 miljoen, wat leidde tot een totale investering van € 200 miljoen in de regionale bereikbaarheid. Op dit moment staan nog diverse grootschalige projecten in de steigers om uitgevoerd te worden (onder meer Aanpak Ring Zuid, FlorijnAs Assen, Knoop Groningen, intensivering van spoorverbindingen en verbeteringen op de provinciale wegen naar Groningen). De verwachting is dat ook deze projecten een substantiële bijdrage gaan leveren aan het reduceren van de grootste bereikbaarheidsknelpunten binnen de regio.

Aanleiding

Eind 2012 heeft de stuurgroep Regio Groningen-Assen het besluit genomen om de Netwerkanalyse 2006 te actualiseren. De aanleiding hiervoor is enerzijds het niet doorgaan van de Regiotram als ruggengraat van het regionale openbaar vervoersysteem. Anderzijds kunnen we constateren dat enkele achterliggende factoren die van invloed zijn op de mobiliteitsontwikkelingen in de regio (economie, demografie en technologie) zich anders hebben ontwikkeld dan in 2006 was voorzien.



1.1 Doel

Het doel van de geactualiseerde Netwerkanalyse is het samen-stellen van een integrale visie op het gebied van de bereikbaarheid binnen de regio Groningen-Assen, resulterend in een aangepaste bereikbaarheidsstrategie en een bijgesteld Meerjaren Investeringsprogramma (MIP). De inzet is te komen tot een optimale mix van de beschikbare rijks- en regionale middelen gebaseerd op gedeelde probleemanalyses en oplossingsrichtingen. De Netwerkanalyse 2013 kan dus worden gezien als de kapstok voor alle bereikbaarheidsprojecten in de regio. Het geeft de mogelijkheid om lopende en nieuwe projecten in samenhang te bekijken, af te stemmen met ruimtelijke ontwikkelingen en te beoordelen op oplossend vermogen en financiële kaders.

1.2 Methode

De Netwerkanalyse 2013 is een uitwerking van de Actualisatie Regiovisie Groningen-Assen 2013 (zie bijlage 4). In deze rapportage komt de bereikbaarheid van de regio aan de orde waarbij de aandacht vooral uitgaat naar de kwaliteit en betrouwbaarheid van de deur-tot-deur bereikbaarheid. Hierin staat de gebruiker van het mobiliteitsnetwerk centraal.

Een belangrijk uitgangspunt is dat zowel inhoudelijk als procesmatig aangehaakt wordt op lopende processen en reeds in uitvoering zijnde bereikbaarheidsprojecten. Het vertrekpunt is uiteraard de Netwerkanalyse 2006 inclusief thematische actualisaties (OV-netwerkvisie, P+R-beleid, Raamwerk Regiorail), beleidswijzigingen en de analyses die zijn gemaakt in het kader van projecten als de Regiotram, Ring Zuid, Fietsroutes Plus, P+R, etc.

In november 2012 is gestart met de actualisatie van de Netwerkanalyse 2006. In de afgelopen maanden is een proces doorlopen conform de beleidscyclus. In voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de uitkomsten van beide fases:

- Fase 1 (evaluatie en analyse): De eerste stap van het proces was het in beeld brengen van de maatregelen die sinds 2006 door het programma Bereikbaarheid zijn gerealiseerd en welke projecten nog gepland of in uitvoering zijn (MIP 2008-2015). Tevens is de mobiliteitsontwikkeling in de regio Groningen-Assen in beeld gebracht voor de periode 2000-2012 en voor de verschillende corridors*. In samenhang hiermee zijn enkele achterliggende factoren onderzocht (macro-economische, demografische en technologische ontwikkelingen). Tevens is op basis van een verkeersmodel een toekomstverwachting geschetst. Op basis van deze analyse zijn conclusies getrokken over de ontwikkeling van de bereikbaarheid in de afgelopen periode. In maart 2013 is de rapportage van de analysefase (fase 1) opgeleverd.
- Fase 2 (strategie en maatregelen): Vervolgens is op basis van de uitkomsten van de analyse onderzocht op welke aspecten de bereikbaarheidsstrategie voor de Regio bijgesteld dient te worden. De bijgestelde bereikbaarheidsstrategie heeft vervolgens aan de basis gestaan van keuzes over de samenstelling van het Meerjaren Investeringsprogramma. Belangrijke tussenstap hierbij was het onderzoeken van het ambitieniveau voor het regionale OV waarop de komende jaren ingezet wordt.



1.3 Proces

De actualisatie is uitgevoerd binnen de overleg- en besluitvormingsstructuur van Regio Groningen-Assen. Dit betekent dat de voorbereiding van de besluitvorming overleg plaatsvindt in het Portefeuillehouders Overleg Verkeer en Vervoer en de besluitvorming zelf in de Stuurgroep Regio Groningen-Assen. Het project is ambtelijk aangestuurd door de ambtelijke begeleidingsgroep waarover het Programmabureau Regio Groningen-Assen de regie voert. Door deze begeleidingsgroep zijn alle voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd en de lijnen uitgezet voor de werkwijze, probleemanalyse, verkeersmodel, bereikbaarheidsambitie en de op te stellen maatregelenpakketten.

Gelet op het integrale karakter van de Netwerkanalyse zijn ook andere relevante disciplines (ruimtelijke ordening en economie) direct betrokken bij de Netwerkanalyse door het organiseren van afstemmingsoverleggen, expertteams, ambtelijke werkconferenties en een bijeenkomst voor raads- en statenleden. Op deze wijze zijn alle regionale partners (zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau) en externe stakeholders, zoals VNO-NCW Noord en ProRail betrokken bij het proces. Daarnaast konden de regionale partners en stakeholders reageren op de gepresenteerde gegevens en de eerder verschenen tussenrapportage. Onder meer door het indienen van ideeën voor het verbeteren van de bereikbaarheid via de website van Regio Groningen-Assen. Er zijn in deze periode zeven voorstellen ingediend door diverse organisaties en particulieren. De binnengekomen reacties zijn meegenomen bij het opstellen van deze eindrapportage.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een korte terugblik op de ruimtelijk-economische en bereikbaarheidsambities van Regio Groningen-Assen en een overzicht van de stand van zaken van het programma Bereikbaarheid (Meerjareninvesteringsprogramma). Hoofdstuk 3 bevat de resultaten van de analyse van de mobiliteitsontwikkeling en de ontwikkeling van enkele achterliggende factoren in de afgelopen periode. Tevens wordt aandacht besteed aan de toekomstige ontwikkelingen. In hoofdstuk 4 komt de aangepaste bereikbaarheidsstrategie aan de orde. Op basis hiervan wordt in hoofdstuk 5 het maatregelenpakket beschreven. Het rapport wordt afgesloten (hoofdstuk 6) met een beschrijving van het vervolgtraject. In bijlage 6 is een verklarende woordenlijst opgenomen. In de tekst van het rapport staat een * achter de woorden die in de woordelijst zijn opgenomen.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



2. Netwerkanalyse 2006

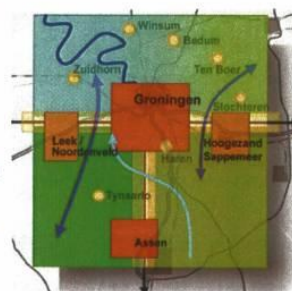


De regio Groningen-Assen is met 465.000 inwoners en 240.000 banen de economische motor van Noord-Nederland. Meer dan een derde deel van de werkgelegenheid van Noord-Nederland bevindt zich in dit stedelijk netwerk. Daarnaast vervult de regio een belangrijke economische functie voor een veel groter omliggend gebied. Veel inwoners van Noord-Nederland zijn aangewezen op de hoogwaardige voorzieningen van vooral de centraal gelegen stad Groningen en in mindere mate Assen (onderwijs, zakelijke, commerciële, culturele, en medische voorzieningen).

In 2006 heeft Regio Groningen-Assen gekozen voor twee gelijkwaardige en samenhangende hoofddoelen namelijk:

- het versterken en profileren van de **economische positie** van de regio (zowel nationaal als internationaal);
- het behouden van de **gebiedskwaliteiten** die de regio haar unieke karakter geven.

Voor de ruimtelijke ontwikkeling betekent dit dat wordt ingezet op bundeling en concentratie van het wonen en werken op de **T-structuur A7 en A28**. Afstemming hierover heeft onder meer plaatsgevonden in regionale woningbouwafspraken. Voor het realiseren van bundeling op de T-structuur is een optimale bereikbaarheid van groot belang. Het zo goed mogelijk afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer- en vervoersysteem als drager van de verstedelijking en vice versa is daarom essentieel.



De T-structuur A7/A28 (inclusief de stadsring van Groningen) vormt de verbindende schakel tussen de huidige én toekomstig woon- en werkgebieden in de regio. De ruimtelijk-economische toplocaties langs deze T-structuur vormen de dragers van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio Groningen-Assen. Een optimale bereikbaarheid van deze locaties is daarom essentieel.

Op basis van deze ruimtelijk-economische ambitie is in de Netwerkanalyse 2006 een bereikbaarheidsstrategie opgesteld voor alle modaliteiten*. Deze bevatte een probleemanalyse en oplossingsrichtingen voor de knelpunten in de deur-tot-deurbereikbaarheid van de regio. Geconcludeerd werd dat de bereikbaarheid van de regio te maken heeft met de volgende bedreigingen (zie hierboven):

1. Verslechtering van de deur-tot-deurbereikbaarheid van de ruimtelijk-economische toplocaties van de regio (onder andere Zernike, UMCG, binnensteden) als gevolg van een verslechtering van het hoofdwegennet.
2. Een afnemende kwaliteit van het OV.
3. Onvoldoende kwaliteit van de P+R-locaties.
4. Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.
5. Verslechtering van de bereikbaarheid voor goederenvervoer.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen





Tevens is gebleken dat oplossingsrichtingen als ruimtelijke ordening, prijsbeleid, OV, mobiliteitsmanagement, benutting, etc. (Ladder van Verdaas*) de belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten weliswaar verzachten maar niet kunnen wegnemen.

Centraal in de Bereikbaarheidsstrategie staat de externe en interne bereikbaarheid. Het gaat bij de externe bereikbaarheid om een goede bereikbaarheid op internationaal, nationaal en landsdelig niveau (bereikbaarheid Noordoost-Europa, de Randstad, overige nationale stedelijke netwerken en de andere economische kerngebieden en stedelijke netwerken in Noord-Nederland). Daarnaast is een optimale interne bereikbaarheid van belang voor het versterken van het economisch functioneren en de ruimtelijke samenhang van de regio Groningen-Assen zelf. Tevens wordt ingezet op de ontwikkeling van ruimtelijk-economische toplocaties die de dragers vormen van de (toekomstige) economische ontwikkeling. De bereikbaarheidsambities zijn er dan ook op gericht om juist voor deze locaties een goede externe en interne bereikbaarheid te garanderen.

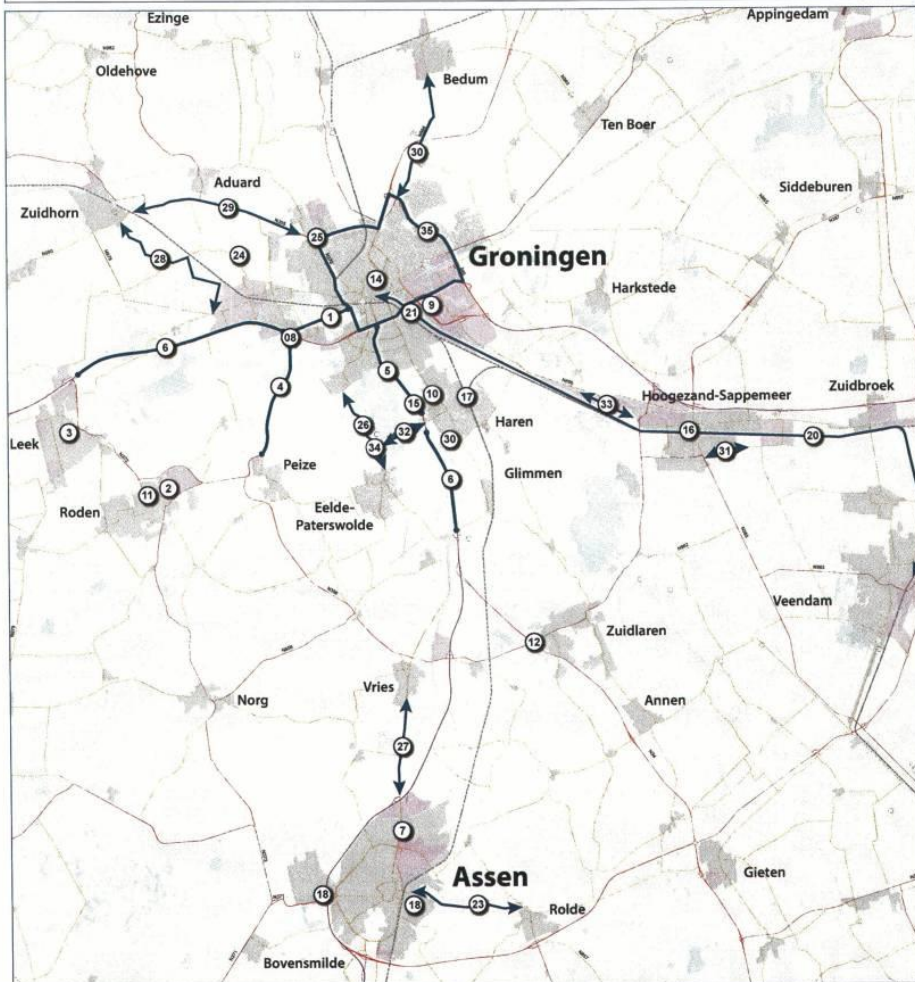
De regionale Bereikbaarheidsstrategie bestaat uit onderstaande hoofdlijnen:

- Er wordt ingezet op een integraal maatregelenpakket voor de auto, het OV, de fiets en het goederenvervoer. Aangevuld met maatregelen voor mobiliteitsmanagement, maatregelen voor Beter Benutten van de bestaande infrastructuur en dynamisch verkeersmanagement.
- De auto blijft, zeker in de sterk autoafhankelijke regio Groningen-Assen, een zeer sterke positie innemen. Verbetering van de weginfrastructuur blijft noodzakelijk (T-structuur A7/A28 en het onderliggend wegennet).
- Op essentiële punten wordt ingezet op een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer met daarbij rail als de ruggengraat van het OV-systeem (onder meer frequentieverhoging, nieuwe spoorlijnen, tramlijnen, stations en OV-knooppunten en minder overstapbewegingen door doorkoppeling van spoorlijnen). Dit systeem wordt aangevuld met hoogwaardige busverbindingen (Q-liners).
- Gelet op de geconcentreerde stedelijkheid in een relatief weids achterland is voor een goede bereikbaarheid een belangrijke functie weggelegd voor overstappunten (P+R) in de regio. De P+R-locaties zijn onmisbare schakels in het bereikbaarheidssysteem.
- Ook de fiets speelt een belangrijke rol als primair vervoermiddel, maar ook als onderdeel van de ketenmobiliteit. Ingezet wordt op realisatie van Fietsroutes Plus*.
- Er worden maatregelen genomen om het goederenvervoer via weg, water en spoor te (blijven) faciliteren. Maatregelen voor het goederenvervoer over de weg liften mee met de maatregelen voor het autoverkeer.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



<p>Deelprogramma 1 - HOV-bus inframesregelen</p> <ol style="list-style-type: none"> HOV-as West (Koeriersterweg) Opwaarderen Qliner haltes Roden Opwaarderen Qliner haltes Leek Dynamisch gebruik busbaan Peize - Groningen Bus op de vluchtrook A28 Haren-Groningen Zuid Bus op de vluchtrook A7 Leek - Hoogkerk / A28 De Punt - Haren 	<ol style="list-style-type: none"> Bus / treinknooppunt stationsgebied Haren Bereikbaarheid busstation Assen Toegankelijkheid bushaltes (niet op kaart aangegeven) <p>Deelprogramma 3 - Regionaal spoor</p> <ol style="list-style-type: none"> Reactivering spoorverbinding Groningen - Vaendam Station Europapark Faciliteit Noordelijke Stations (niet op kaart aangegeven) 	<ol style="list-style-type: none"> Fietsroute Woldweg - Foxholstermeer Fietsroute Rotonde Meerweg <p>Deelprogramma 5 - Mobiliteits- en verkeersmanagement</p> <ol style="list-style-type: none"> Verkeersmanagement Ring Groningen (incl. pakket 13) Mobiliteitsmanagement / Taskforce (niet op kaart) Dynamisch verkeersmanagement / DRIS (niet op kaart)
<p>Deelprogramma 2 - P+R en busknooppunten</p> <ol style="list-style-type: none"> Transferium Assen Noord Transferium Hoogkerk Kwaliteitsverbetering Europapark Transferium Haren Centrumhalte Roden Transferpunt Zuidlaren Transferium Assen - West Toegankelijkheid bushaltes Zuiderdiep Bereikbaarheid transferium Haren / westelijke aansluiting A28 (Meerweg) Transferium Hoogezand (P+R faciliteit, 1e fase) 	<p>Deelprogramma 4 - Fiets</p> <ol style="list-style-type: none"> Fietsroute Plus Rolde-Assen Fietsbrug Aduarddiep Fietsbrug Reitdiep / Noordelijke Ringweg (Plataanbrug) Fietsrouteplus Eelde/Paterswolde-Groningen Fietsrouteplus Vries-Assen Fietspad Zuidhorn - Den Horn Fietsrouteplus Zuidhorn-Groningen Fietsrouteplus Bedum - Groningen Fietsverbinding "de Vosholen" Herprofilering weg/fietspad langs Meerweg 	



Gerealiseerde projecten en projecten in uitvoering RGA

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



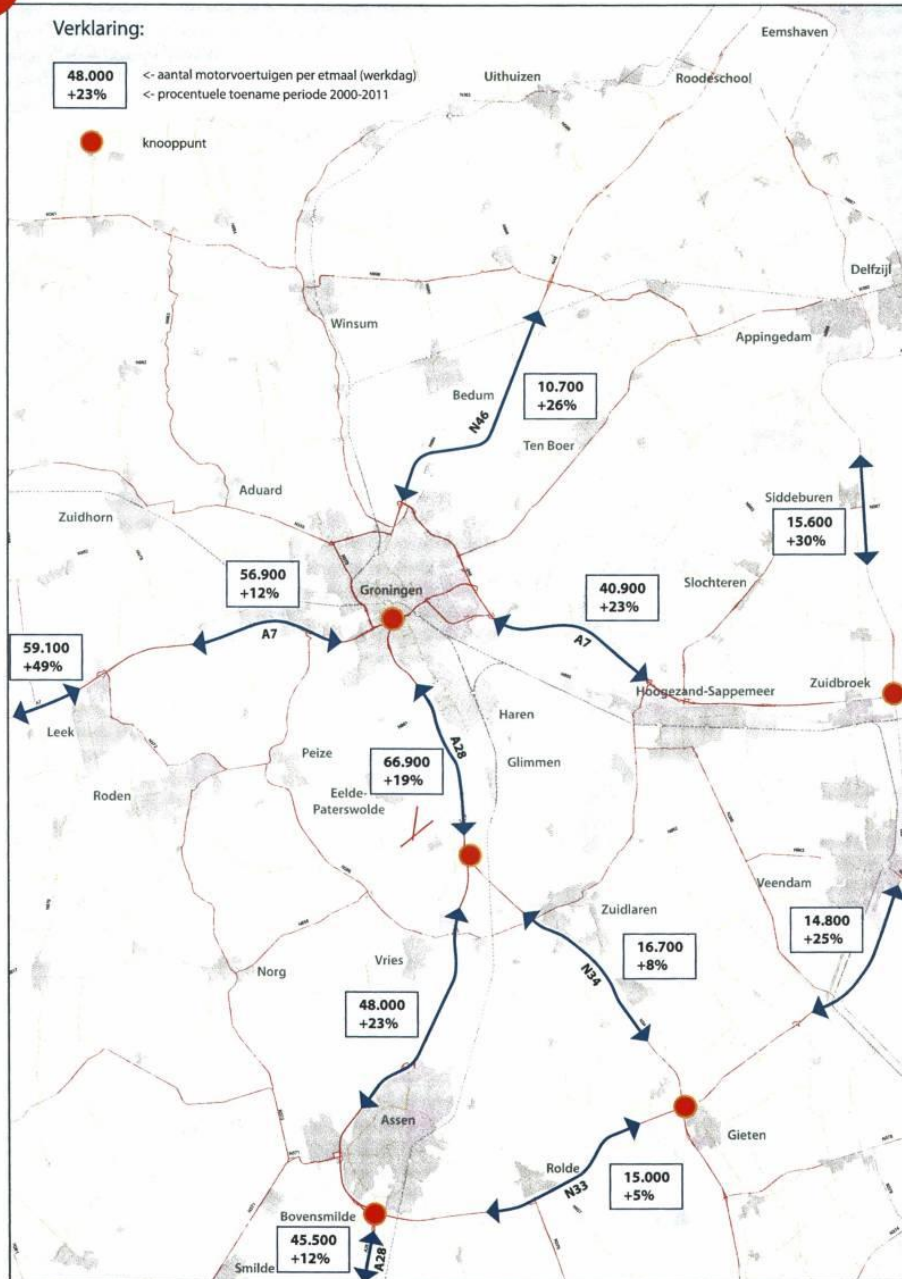
Deze bereikbaarheidsstrategie is uitgewerkt in het Meerjaren Investeringsprogramma (MIP). Het MIP geeft een overzicht van projecten waarmee de regio de gezamenlijke ambitie wil verwezenlijken. Het regionaal bereikbaarheidsprogramma bestaat uit de volgende deelprogramma's¹:

1. HOV-bus infastraatregelen;
2. busknooppunten en P+R;
3. regionaal spoor;
4. fiets;
5. mobiliteits- en verkeersmanagement.

In de afgelopen zes jaar is concreet geïnvesteerd in 37 projecten en programma's (zie nevenstaande afbeelding). De totale investeringen van deze projecten bedroegen bijna € 200 miljoen. Vanuit het Regiofonds is hieraan ruim € 50 miljoen bijgedragen (circa 26%). Sommige projecten krijgen tevens een bijdrage vanuit het Regiospecifiek Pakket (RSP). Daarnaast staan op dit moment nog diverse grootschalige projecten in de steigers om uitgevoerd te worden. In bijlage 3 is per deelprogramma een overzicht opgenomen van de stand van zaken (januari 2013) van het regionale bereikbaarheidsprogramma. Op nevenstaande kaart zijn de gerealiseerde en in uitvoering zijnde projecten weergegeven.

¹ Maatregelen voor de auto zijn de verantwoordelijkheid van de betrokken wegbeheerders. Hieraan wordt niet bijgedragen door de regio.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Mobiliteitsontwikkeling hoofdwegen (gemiddelde van telpunten per traject 2000-2011),
 bron: provincie Groningen, provincie Drenthe, Rijkswaterstaat
 22

3. Ontwikkeling mobiliteit en achterliggende factoren



In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de feitelijke mobiliteitsontwikkeling 2000-2012 binnen de regio Groningen-Assen, dat wil zeggen, de werkelijk waargenomen tellingen voor auto, bus, trein en fiets. Centraal staat de vraag hoe de mobiliteit zich heeft ontwikkeld tussen 2000-2012. Daarnaast wordt bekeken in hoeverre de voorspellingen zijn uitgekomen en of de uitgevoerde maatregelen effect hebben gehad. In paragraaf 3.1 worden de belangrijkste bevindingen samengevat. Vervolgens wordt in paragraaf 3.2 de conclusies nader uitgewerkt. In paragraaf 3.3 en 3.4 worden respectievelijk de verklarende factoren beschreven en wordt een vooruitblik gegeven naar 2030. Gedetailleerde gegevens zijn opgenomen in bijlage 1.

3.1 De belangrijkste mobiliteitsontwikkelingen

Op basis van de inventarisatie van de mobiliteitsontwikkeling over de afgelopen jaren en de prognose voor de komende jaren zijn de volgende conclusies geformuleerd die aan de basis staan van de aangepaste bereikbaarheidsstrategie:

- De verwevenheid van de steden Groningen en Assen met de regio is groot en wordt steeds sterker. Het aantal dagelijkse pendelverplaatsingen groeit nog steeds. Dit vraagt om een hoogwaardig vervoersnetwerk en het versterken van de bijbehorende infrastructuur. Concreet gaat het om het organiseren van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), het aanleggen van P+R-voorzieningen en hoofd fietsroutes, de zogenaamde Fietsroutes Plus*.
- Op nevenstaande kaart wordt de mobiliteitsontwikkeling weergegeven op de (inter)nationale hoofdwegen (A7, A28, N33, N34 en N46). De grootste verkeersstromen bevinden zich op de A28 en de A7. De verkeersintensiteit op deze wegen is sinds 2000 fors gestegen, maar is wel binnen de prognoses gebleven. Na 2008 is sprake van een langzamere verkeersgroei dan wel stabilisatie. Dit is een landelijke trend: sinds 2005 vlakt de toename van de binnenlandse mobiliteit van personen af. Ook in vergelijkbare landen zoals Frankrijk en Duitsland vindt dit plaats (bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid).
- Het autoverkeer is het sterkst gegroeid op de T-structuur A7 en A28 en Ring Groningen. Op de overige corridors is sprake van een minder snelle groei, stabilisatie of lichte daling. Sinds 2008 is op alle corridors sprake van een minder snelle verkeersgroei die sterk samenhangt met de economische crisis sinds 2008. Een aantrekkende economie zou weer een sterkere verkeersgroei kunnen betekenen. In hoeverre en in welke mate dit zich voor gaat doen is op dit moment niet te voorspellen en is ook afhankelijk van andere factoren (onder meer de digitale samenleving).
- De in 2006 geconstateerde knelpunten op de hoofdwegen A7 en A28 (Ring Zuid, trajecten Leek – Groningen en De Punt – Groningen) zijn anno 2013 nog steeds aanwezig, vooral in de spits. De uitvoering van het project Aanpak Ring Zuid is dan ook zeer urgent.
- In de afgelopen periode zijn diverse maatregelen genomen om knelpunten op het hoofdwegennet en (de aansluitingen met) het onderliggend wegennet op te lossen. Deze infrastructurele maatregelen hebben een verbeterde doorstroming opgeleverd waarvan ook het goederenvervoer profiteert.



- Er is een sterke relatie tussen kwaliteitsverbetering van het OV en stijging van reizigersaantallen. De in de afgelopen periode gedane investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer (onder meer frequentieverhogingen en nieuwe Q-liners, reactivering spoorlijn Groningen-Veendam en station Europapark) blijken direct hogere reizigersaantallen op te leveren en een daling van het aandeel autoverkeer. Het is dan ook zinvol om het in de afgelopen jaren ingezette beleid van investeren in hoogwaardig OV voort te zetten. (Verdere versterking van het regionaal spoor en de Q-liners in combinatie met saneren van zwakke lijnen en verhoging van de efficiency van het OV).
- In de afgelopen jaren is ingezet op het verbeteren van de verbinding tussen regio en de steden door het realiseren van Fietsroutes Plus. Dit concept van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes ondersteunt de trend dat fietsers langere afstanden overbruggen, een trend die wordt versterkt door de opkomst van de e-bike. De fiets wordt daarnaast steeds meer gebruikt in combinatie met een auto-, trein- of busreis (ketenmobiliteit). Het verder investeren in de fiets als volwaardig alternatief voor de auto (en op korte trajecten voor het OV) blijft van groot belang om de potentie van de (elektrische) fiets te benutten, zowel als afzonderlijke vervoermiddel als in combinatie met auto en OV.
- Samen met de programma's Beter Benutten en Mobiliteitsmanagement spelen de P+R-locaties een belangrijke rol in het verminderen van binnenstedelijk autoverkeer. Het gebruik van de P+R's langs de T-structuur* en rond de steden is fors toegenomen. Het ingezette P+R-beleid kan zondermeer succesvol worden genoemd. Daarnaast ontwikkelen de P+R-locaties zich steeds meer als een knooppunt van buslijnen (OV-knooppunt) en overstapplaats tussen OV, auto en fiets (multimodaal knooppunt). Het verder investeren in P+R als herkenbare en hoogwaardige knooppunten in het regionaal vervoerssysteem blijft dan ook van groot belang.
- Groningen Airport Eelde is een economische toplocatie en van belang voor de ontwikkeling van de regionale economie en de bereikbaarheid van Noord-Nederland. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de luchthaven via de weg is een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

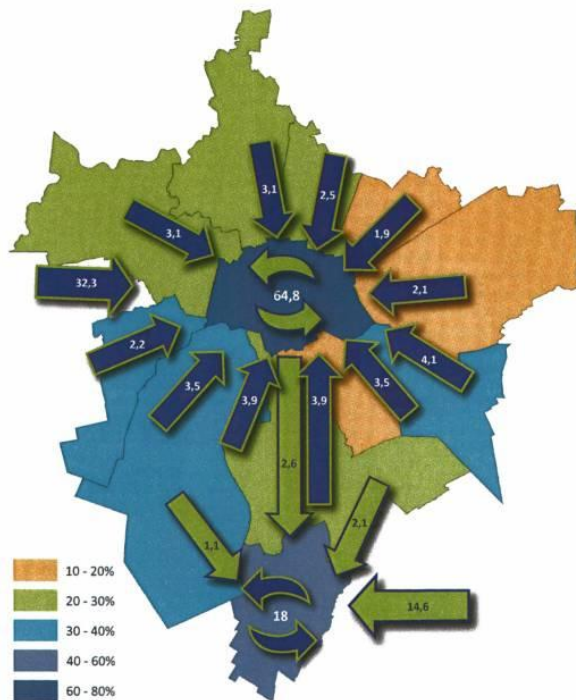
3.2 Trends en ontwikkelingen 2000-2012

3.2.1 Verwevenheid stad en regio

De steden Groningen en Assen zijn sterk verweven met de omliggende gemeenten binnen en buiten de regio. Deze onderlinge afhankelijkheid is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Dit betekent dat het aantal dagelijkse pendelverplaatsingen groeit.

- De regio had in 2010 ruim 232.000 banen waarvoor ruim 197.000 inwoners 'beschikbaar' waren (werkzame beroepsbevolking). In 2006 waren dit nog ruim 224.000 banen en ruim 172.000 inwoners. Dit betekent dat de regio als totaal een groeiende ingaande pendel heeft en dus in toenemende mate de banenmotor voor de omliggende schil is (zie bovenstaande afbeelding).
- Groningen en Assen hebben een sterke concentratie van onderwijsvoorzieningen. Het aantal scholieren/studenten is de afgelopen jaren gestegen en groeit nog steeds. Veel scholieren en

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



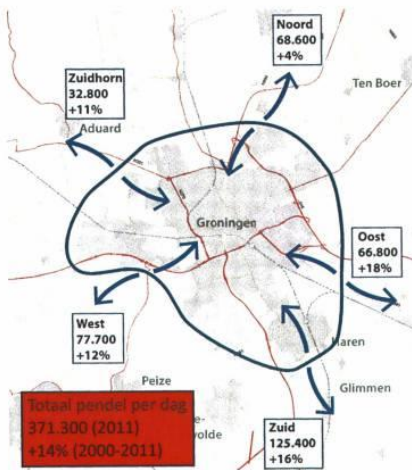
Percentage beroepsbevolking werkzaam in de eigen gemeente en aantal werknemers (x 1.000) werkzaam in Groningen en Assen (december 2010).

Bron: CBS

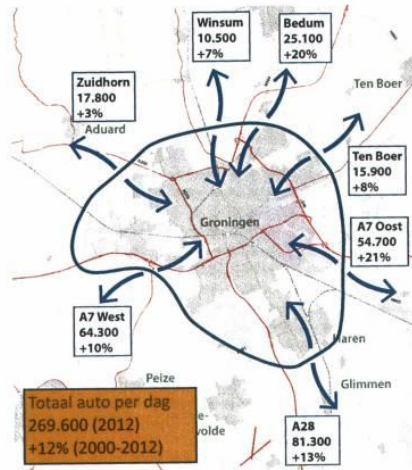
studenten reizen dagelijks met het OV of de fiets. Met name de stad Groningen moet dagelijks een grote stroom scholieren en studenten verwerken.

- Hoogwaardige culturele en sociale voorzieningen concentreren zich steeds meer in Groningen en Assen. Uiteraard zijn er binnen de regio ook andere grotere kernen met dergelijke voorzieningen (bijvoorbeeld Hoogezand en Leek/Roden), maar vooral hoogwaardige voorzieningen als musea, theaters, klinieken, ziekenhuizen en de grotere winkelketens zijn gevestigd in de twee grootste steden.
- Circa 53% van de beroepsbevolking in de regio werkt in de eigen gemeente. Vooral Assen en de stad Groningen bieden veel werk aan de eigen inwoners.
- Ruim 41.000 werknemers van binnen de regio Groningen-Assen werken in Assen of in de stad Groningen. Het aantal werknemers van buiten de regio Groningen-Assen dat in Assen of de stad Groningen werkt is eveneens substantieel (circa 47.000 werknemers). Dit betekent dat naast de interne bereikbaarheid ook de externe bereikbaarheid van de regio goed op orde moet zijn.

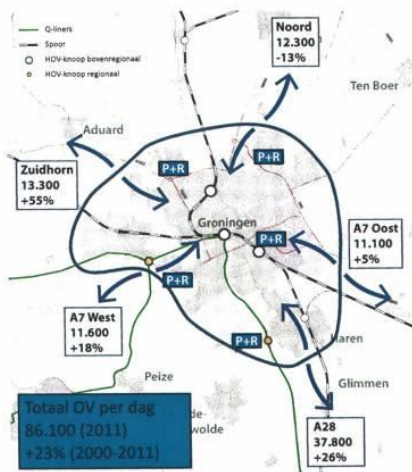
Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



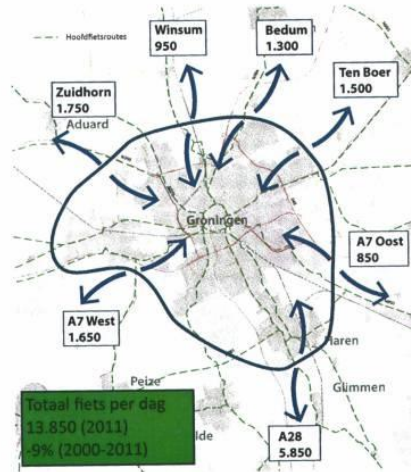
Ontwikkeling mobiliteit agglomeratiecordons stad Groningen (2000-2011),



Ontwikkeling autoverkeer agglomeratiecordons stad Groningen (2000-2012),



Ontwikkeling OV agglomeratiecordons stad Groningen (2000-2011).



Ontwikkeling fietsverkeer agglomeratiecordons stad Groningen (2000-2011).

Bron: gemeente Groningen, provincie Groningen, Rijkswaterstaat, OV-bureau, NS Reizigers



Deze verwevenheid komt ook tot uiting in de actuele verkeersgegevens. Zowel de auto, OV als de fiets kent 's ochtends een ingaande pendel richting de steden en 's avonds een uitgaande pendel naar de regio. Een hoogwaardig vervoersnetwerk met bijbehorende infrastructuur is nodig om de economische toplocaties en onderwijsinstellingen bereikbaar te houden. Concreet gaat het om het organiseren van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), het realiseren van transferia en P+R-voorzieningen en van hoofdfietsroutes.

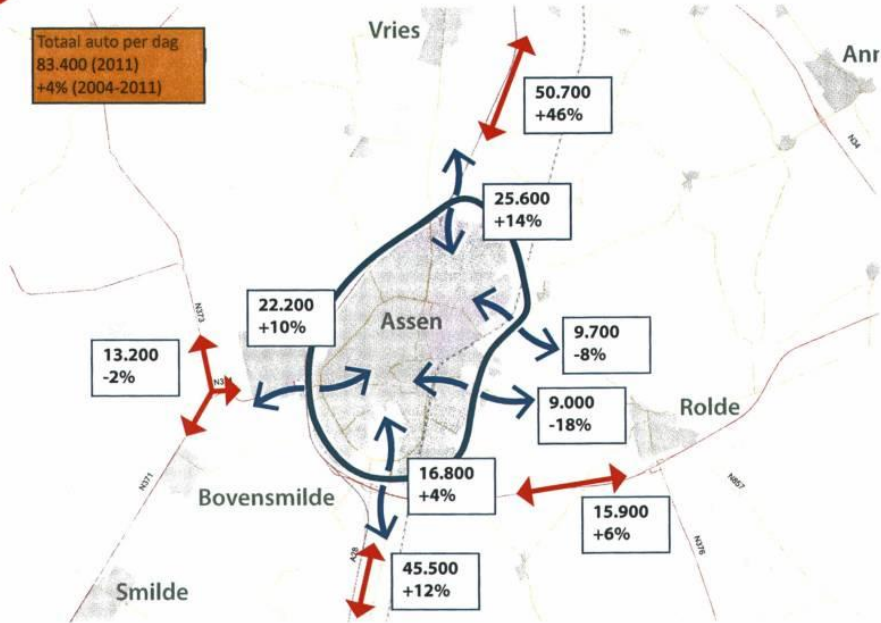
Mobiliteitsontwikkeling, ingezoomd op Groningen

Dagelijks reizen ongeveer 370.000 mensen van en naar de stad Groningen (situatie 2011). Circa 73% komt met de auto, 23% met de bus en 4% op de fiets. De in-en uitgaande pendel is in de periode 2000-2011 sterk gegroeid, vooral op de T-structuur A7 en A28 (12-18%). De grootste stroom komt vanuit het zuiden. De pendel vanuit de noordelijke corridors is relatief weinig toegenomen of stabiel gebleven. Uitgesplitst naar modaliteit zijn de volgende ontwikkelingen gesignaleerd (zie afbeelding op pag. 22 en 24):

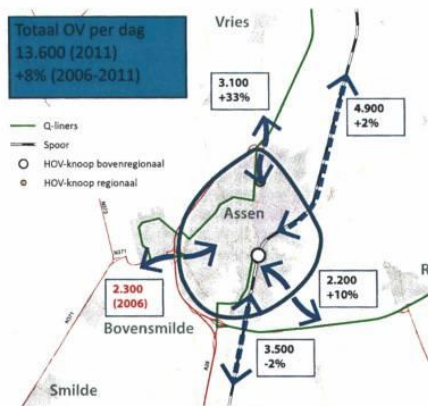
- De autopendel op de T-structuur (A7 en A28), Ring Groningen en N46 groeide tot 2008 jaarlijks met 1-1,5%. De mobiliteit op de corridors Noord en Zuidhorn (N360, N361 en N355) groeide minder snel of daalde. Sinds 2008 is op alle corridors sprake van een trendbreuk: stabilisatie of een lichte afname. Alleen op de A28 en op de Ring Groningen groeit het verkeer nog.
- Het gebruik van het openbaar vervoer groeide tussen 2000-2011 met 23%, tot circa 86.000 reizigers per etmaal. Deze groei vindt hoofdzakelijk plaats op de corridors waar treinen of Q-liners rijden. Dit zijn ook de corridors waarin door de regio fors is geïnvesteerd. De investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer blijken dus direct hogere reizigersaantallen op te leveren. Feitelijk zijn sterke lijnen versterkt en zwakke lijnen gesaneerd.
- De nieuw geopende stations Groningen Europapark en Veendam zijn zeer succesvol. Ook het aantal reizigers op Hoofdstation Groningen nam toe, evenals regionale stations in de gemeente Zuidhorn, Winsum en Hoogezand-Sappemeer. De keerzijde van dit succes zijn capaciteitsproblemen en vertragingen op en rond Hoofdstation Groningen.
- Het aandeel fietsverkeer is relatief klein (4%). De ontwikkeling van het fietsverkeer vertoont een sterk fluctuerend beeld als gevolg van weersinvloeden. Mede hierdoor is het nog te vroeg om uitspraken te kunnen doen over het effect van de gerealiseerde Fietsroutes Plus. Wel blijkt de daling van het fietsverkeer in de periode 2000-2006 te zijn omgebogen in een lichte stijging in de periode 2006-2011. In de stad Groningen zelf is het fietsverkeer in de periode 2000-2012 toegenomen met 28%. Het aandeel fietsverkeer is zeer hoog (circa 30%) (zie bijlage 1).

In de periode 2006-2011 heeft een verschuiving plaatsgevonden van autoverkeer naar openbaar vervoer. Het gaat om 1,5%, ofwel 5.500 reisbewegingen. In dezelfde periode is in de stad Groningen het aandeel autoverkeer afgenomen en nam het aandeel OV en fiets toe (zie bijlage 1).

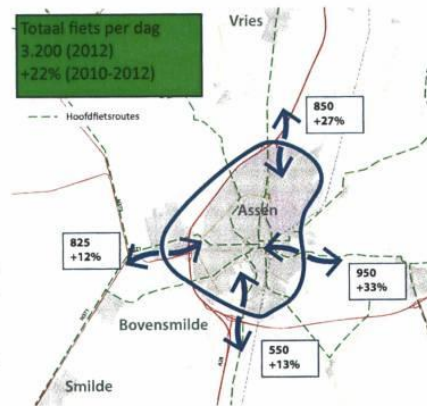
Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Ontwikkeling autoverkeer Assen en omliggende hoofdwegen (2004-2011),
bron: gemeente Assen, provincie Drenthe, Rijkswaterstaat



Ontwikkeling openbaar vervoer Assen (2006-2011)
Bron: NS Reizigers, OV-bureau



Ontwikkeling fietsverkeer Assen (2010-2012)
Bron: provincie Drenthe



Mobiliteitsontwikkeling, ingezoomd op Assen

Dagelijks reizen ruim 100.000 mensen van en naar Assen. Op basis van de beschikbare gegevens blijkt dat circa 83% met de auto komt, 14% met de bus en 3% op de fiets. Het aandeel OV is in Assen lager dan in Groningen, meer mensen reizen met de auto. De pendel is in de periode 2004-2011 gegroeid, vooral vanuit noordelijke en westelijke richting.

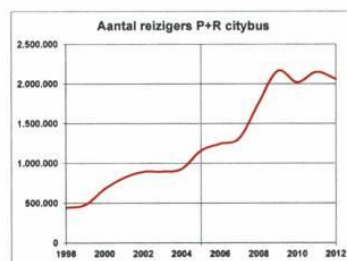
Uitgesplitst naar modaliteit zijn de volgende ontwikkelingen gesignaleerd (zie nevenstaande afbeelding):

- Het meeste autoverkeer bevindt zich op de noordelijke invalsweg (wegvak Peelo). Hier is ook de grootste groei gemeten (+14%). Ook op de westelijke invalsweg (Balkenweg) is sprake van groei (N371/N373), mede als gevolg van de ontwikkeling van woonwijk Kloosterveen. Op de oostelijke invalswegen (Rolderhoofdweg en Europaweg oost) is sprake van een forse afname. Een deel van het verkeer rijdt nu via de N33. Momenteel wordt gewerkt aan het bereikbaar houden van de binnenstad met het RSP-project FlorijnAs.
- Het aantal reizigers met het openbaar vervoer is in de periode 2006-2011 gegroeid met circa 8% tot een totaal van ruim 13.000 reizigers (exclusief de Friese lijnen). De grootste groei werd gerealiseerd op het busvervoer van en naar Groningen: een direct gevolg van de investeringen in hoogwaardig busvervoer (extra Q-liners). Het treinvervoer steeg in diezelfde periode met 2%.
- Het aandeel fiets steeg met bijna 20% over de periode 2010-2012. De grootste groei wordt gemeten aan de oostkant (+33%) en noordkant (+27%).

3.2.2 P+R en OV-knooppunten

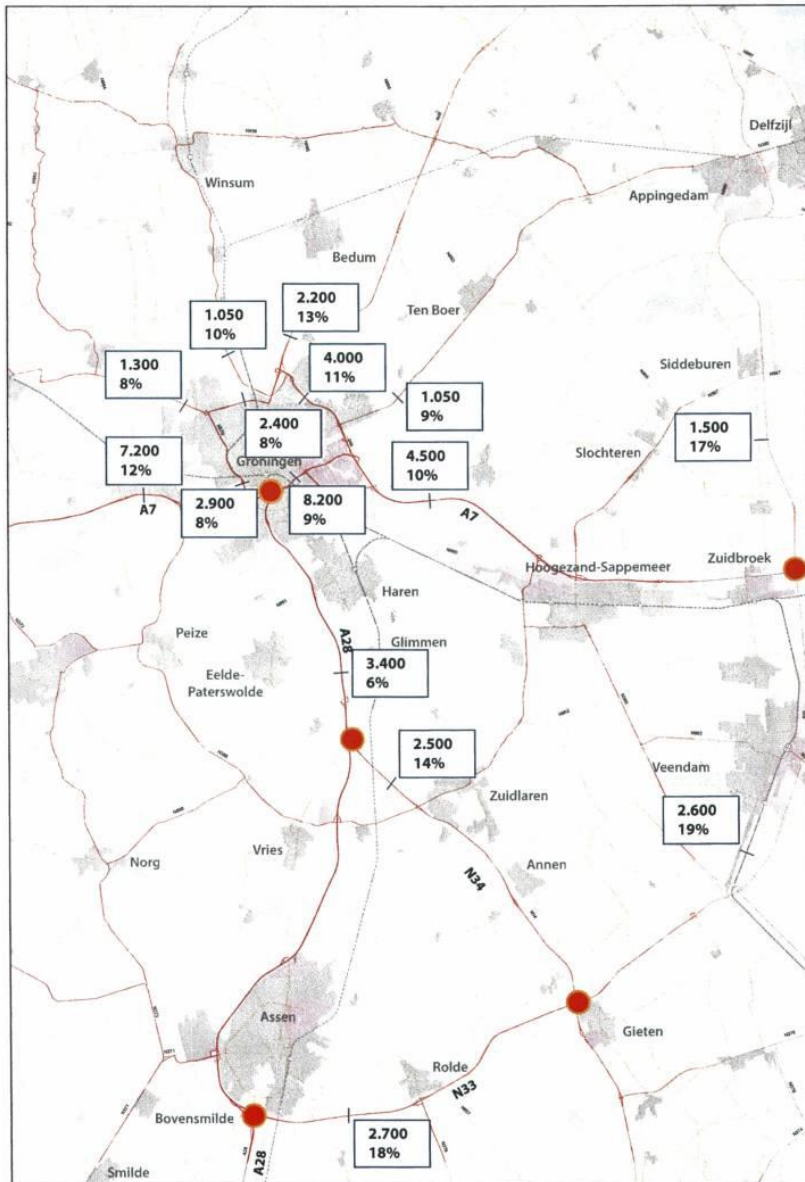
De eerste P+R locaties in Groningen waren bedoeld als alternatief voor binnenstadsbezoekers en ter ontlasting van de binnenstad. De focus is in de afgelopen periode verschoven naar het afvangen van forensen (woon-werkverkeer) op P+R locaties aan de rand van de stad zodat de ringweg en stedelijke hoofdweg worden ontlast. In de afgelopen jaren is hierin een belangrijke stap gezet door realisatie van P+R Haren, P+R Hoogkerk en P+R Europapark:

- In de regio Groningen Assen is de gemiddelde bezettingsgraad van carpoolplaatsen gestegen van 40-50% in 2006 tot circa 60% in 2011. De grootste groei vindt plaats op P+R's langs de hoofdtransportassen, zowel wegen als spoorwegen.
- Het gebruik van P+R's rond de stad Groningen is sterk toegenomen, zowel op doordeweekse dagen (woon-werk) als op zaterdag (winkelend publiek).
- P+R Haren is direct na opening in 2008 al zeer succesvol. Door de combinatie van een frequente P+R-citybus (lijn 22), een werkgeverscontract met het UMCG en een aantrekkelijk tarief staat het terrein op doordeweekse dagen vol (bezettingsgraad 100%). De bezetting van het in 2011 geopende P+R terrein Hoogkerk ligt in 2013 rond de 45%.



Bron: OV-bureau

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Vrachtverkeer hoofdwegenet (gemiddeld hoeveelheid en percentage per wegvak),
Bron: provincie Groningen en Drenthe, Rijkswaterstaat



- Tijdens de zaterdagen zijn P+R Karding en Haren voor meer dan de helft gevuld. Op zondagen is de bezetting afhankelijk van koopzondagen en thuisspeeldagen van FC Groningen.
- De P+R bussen vanuit Haren, Europapark en Hoogkerk hadden in 2011 samen ruim 2 miljoen reizigers en is sterk gegroeid t.o.v. 2006 (zie nevenstaande afbeelding).
- Op dit moment zijn met 43.000 werknemers afspraken gemaakt om op een ander moment (buiten de spits), met een ander vervoermiddel te reizen, of niet te reizen (thuiswerken). Alleen al bij het UMCG leidt dit tot een kleine 1.000 auto's minder die niet meer dagelijks het binnenstedelijk netwerk belasten, maar aan de stadsrand op de P+R locaties parkeren.
- Daarnaast ontwikkelen de P+R locaties zich ook als OV-knooppunt. Hier vinden niet alleen overstappen plaats van auto naar bus (en vice versa), maar ook steeds vaker tussen de verschillende buslijnen. Een goed voorbeeld hiervan is P+R Hoogkerk vanaf waar niet alleen Hoofdstation, binnenstad en UMCG, maar ook Zernike en Martini Ziekenhuis direct bereikbaar is.

3.2.3 Goederenvervoer

Voor het goederennetwerk is van belang dat de bereikbaarheid goed is en dat de bedrijventerreinen en de binnensteden goed ontsloten zijn. Binnen de regio worden goederen vervoerd per weg, spoor en water. Het beleid in de regio is erop gericht dat bedrijventerreinen gesitueerd worden langs de T-structuur en dat deze goed ontsloten worden.

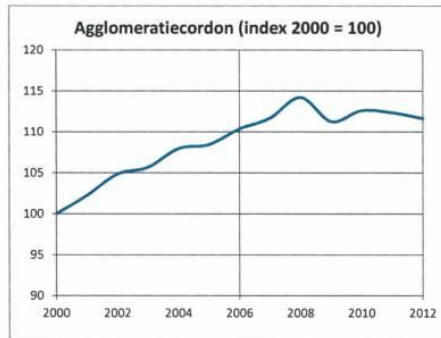
In de huidige situatie zijn de knelpunten in de regio beperkt. De twee grootste knelpunten (Zuidelijke Ringweg Groningen en knoop A28/N33) worden de komende jaren aangepakt, waardoor deze knelpunten verdwijnen. Daarnaast zijn in de afgelopen periode diverse maatregelen genomen om knelpunten op (de aansluitingen met) het onderliggend wegennet en overige regionale wegen op te lossen. Deze infrastructurele maatregelen hebben een verbeterde doorstroming opgeleverd waarvan ook het goederenvervoer profiteert.

Groningen is een belangrijk kruispunt voor de beroepsvaart. Het drukste punt is de Oostersluis in het Van Starckenborghkanaal. Daar kwamen in 2011 ruim 20.000 schepen langs, waarvan circa 13.700 beroepsvaart (met ruim 10 miljoen ladingen) en circa 6.300 recreatievaart. Het aantal scheepvaartbewegingen is afgenomen ten opzicht van 2006, wel is het aantal ladingen ongeveer gelijk gebleven. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er met gemiddeld grotere schepen wordt gevaren (tonnage per schip is fors toegenomen) en dat tijdens de economische crisis het relatieve belang van goederenvervoer over water is toegenomen (de tonnages bleven gelijk, terwijl de logistieke sector als geheel (fors) is gekrompen).

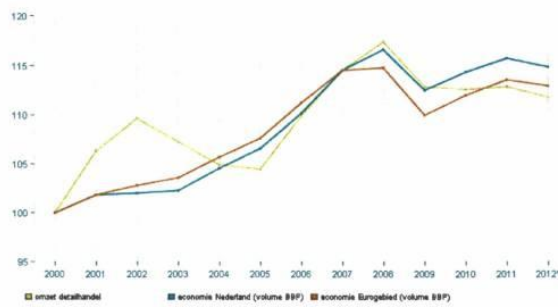
3.2.4 Groningen Airport Eelde

De regionale luchthaven Groningen Airport Eelde is van belang voor de ontwikkeling en bereikbaarheid van de regionale economie. De luchthaven vervult een belangrijke functie in het functioneren en internationaliseren van het regionale bedrijfsleven. De huidige economie is kennisintensief en internationaal georiënteerd. Hierin vervult een regionale luchthaven met een

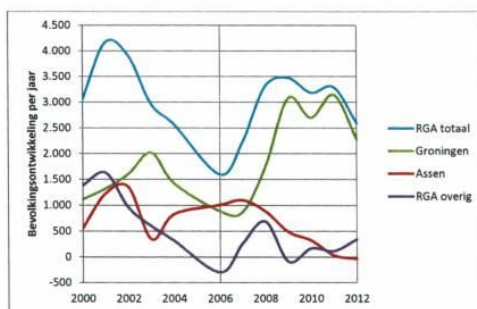
Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Ontwikkeling autoverkeer agglomeratiecordon stad Groningen (2000-2011).
Bron: provincie Groningen.



Ontwikkeling economie Nederland en Eurogebied,
bron: CBS



Bevolkingsontwikkeling Regio Groningen-Assen 2006-2012
(bron: CBS)



frequente verbinding naar een internationale hub* (London, Frankfurt) een essentiële functie. Dit beperkt zich niet alleen tot grote bedrijven en kennisinstellingen, maar ook het MKB is steeds meer internationaal actief. Door een goede bereikbaarheid door de lucht wordt het vestigingsklimaat voor nieuwe internationale bedrijven vergroot waardoor nieuwe werkgelegenheid kan worden gecreëerd. De andere belangrijke functie van de luchthaven voor de regio is het toerisme. Het is niet alleen belangrijk dat bewoners vanuit de eigen regio op vakantie kunnen, de regio wordt bij de ontwikkeling van lijndiensten ook beter toegankelijk voor buitenlandse toeristen.

Het passagiersvervoer op Groningen Airport Eelde groeide in het afgelopen jaar sterk tot circa 200.000 passagiers, terwijl het aantal vliegbewegingen (inclusief les-/oefenvluchten en privévluchten) afnam. Net als veel andere regionale luchthavens realiseerde Groningen Airport Eelde hogere groeipercentages door de groei van charterverkeer (mensen gaan vaker en korter op vakantie) en de groei van goedkope lijndiensten. Omdat in 2013 de baanverlenging gereed is gekomen is de verwachting dat het aantal reizigers na 2013 nog verder zal toenemen. Het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg van de luchthaven (auto- en OV-verbinding) is een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

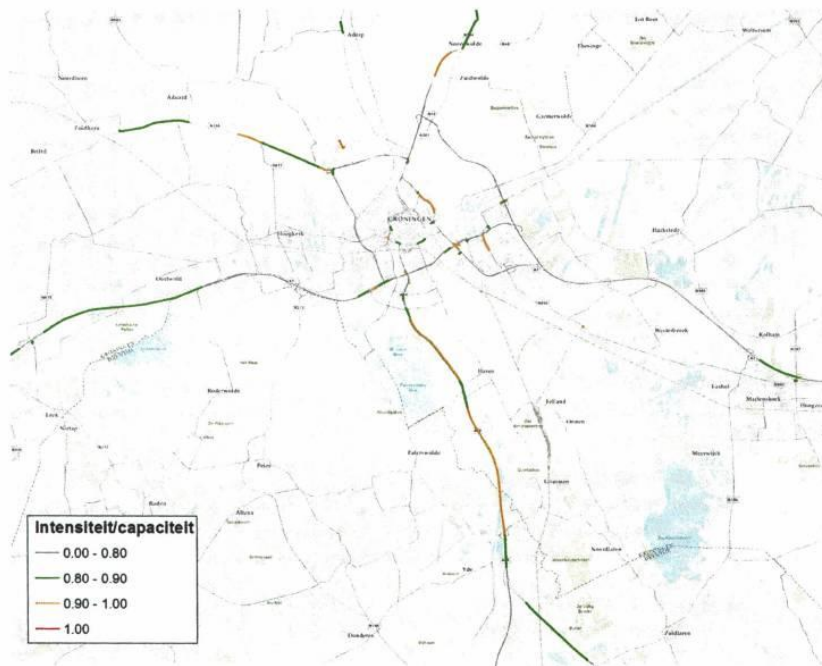
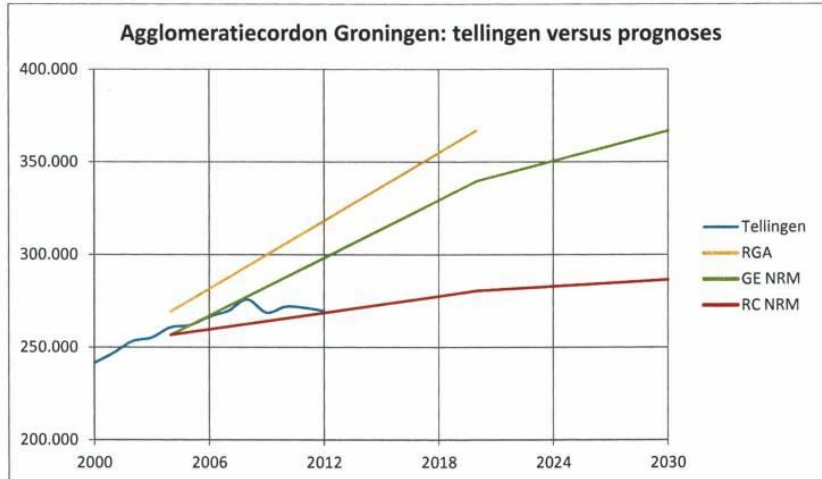
3.3 Verklarende factoren

De Nederlandse samenleving is sterk veranderd de afgelopen decennia. Ook de mobiliteit verandert, zowel op nationaal als op regionaal niveau. In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van enkele achterliggende factoren die van belang zijn voor de mobiliteitsontwikkeling in de regio (zie nevenstaande afbeelding en bijlage 1). De belangrijkste ontwikkeling in de regio Groningen-Assen is de gesignaleerde trendbreuk in de groei van het autoverkeer vanaf 2008 en de toename van het gebruik van het openbaar vervoer. Deze trendbreuk blijkt sterk samen te hangen met de economische crisis die in 2008 is uitgebroken. Dit betekent waarschijnlijk dat bij een aantrekkende economie ook de mobiliteitsgroei weer aantrekt. Er zijn echter andere factoren die tot gevolg kunnen hebben dat die groei gematigder zal zijn dan in het verleden.

De gesignaleerde trendbreuk in de ontwikkeling van het autoverkeer valt eveneens samen met een trendbreuk in de regionale bevolkingsontwikkeling. De groei van de regio komt in de laatste jaren voor het grootste deel (en in toenemende mate) voor rekening van de stad Groningen. Deze groei zit vooral in de groep jongvolwassenen (20 tot 29 jaar). Juist deze bevolkingsgroep blijkt in de afgelopen jaren steeds minder gebruik te maken van de auto en meer van alternatieve vervoersvormen (openbaar vervoer en fiets). Dit zien we terug in de mobiliteitsgegevens: in de stad Groningen is het autoverkeer gedaald en het openbaar vervoer en fietsverkeer gestegen.

In de regio Groningen-Assen zijn wonen en werken geconcentreerd op de T-structuur. Er bestaat een duidelijk verband tussen de ontwikkeling van woon- en werklocaties en de geconstateerde trendbreuk in de mobiliteitsontwikkeling. Het tempo van woningbouw en bedrijventerreinen

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Verhouding Intensiteit/capaciteit ochtendspits 2030
Global Economy (NRM 2013)



is sinds 2008 sterk teruggelopen als gevolg van de mondiale economische crisis. Daarom is het 'concentratie'beleid bijgesteld: concentratie vindt met name plaats in Groningen en Assen en niet meer in Hoogezand-Sappemeer en Leek/Roden. Uit cijfers blijkt verder dat er krimp plaatsvindt in het gebied buiten de steden.

Meer nog dan voorheen is het omliggende gebied aangewezen op de stedelijke voorzieningen (ziekenhuis, onderwijs, werkgelegenheid, winkels). Enerzijds leidt krimp tot minder mensen en dus minder verplaatsingen, anderzijds leidt krimp tot meer en langere verplaatsingen als gevolg van concentratie van voorzieningen naar de toch al druk bezochte steden.

Veranderingen op het gebied van onderwijs (onder meer plannen voor invoering sociaal leenstelsel en vervanging OV-studentenkaart door een kortingskaart), kunnen van grote invloed zijn op de vraag naar openbaar vervoer. De exacte maatregelen en de mobiliteitseffecten zijn op dit moment nog onduidelijk. Ook de mobiliteitseffecten van de digitale samenleving zijn op dit moment nog niet goed in te schatten.

3.4 Vooruitblik 2030

Auto

Uit de analyse van de bestaande verkeersmodellen (NRM 2013, RGA 2006) blijkt dat de bevolking en economie minder hard groeien dan voorspeld, vooral in de schil rond de regio Groningen-Assen (zie bijlage 2). Dit heeft uiteraard gevolgen voor de ontwikkeling van het autoverkeer (zie nevenstaande afbeelding). Tot 2008 loopt de mobiliteitsgroei rond de stad Groningen in lijn met de prognose van het scenario Global Economy (GE)*, daarna zien we een trendbreuk in het groeitempo (de mobiliteit ontwikkelt zich meer in lijn met het scenario Regional Community (RC)*. Belangrijke vraag is hoe de mobiliteit zich gaat ontwikkelen als de economie in de toekomst weer op het groeiniveau van vóór 2008 komt. Geconcludeerd kan worden dat er tussen de scenario's een grote marge zit. Er is dan ook geen eenduidige voorspelling te geven voor de mobiliteitsontwikkeling tot 2030, maar alleen een bandbreedte waarbinnen de ontwikkeling waarschijnlijk plaats gaat vinden. Gerichte monitoring van de actuele mobiliteitsontwikkeling is dan ook van groot belang. (zie paragraaf 6.2).

Het grootste regionale knelpunt, de Zuidelijke Ringweg Groningen, wordt aangepakt vóór 2020. Dit knelpunt is de belangrijkste veroorzaker van de vertraging in de spits rond Groningen. Na realisatie van Aanpak Ring Zuid is dit knelpunt verdwenen. Uit de modellen blijkt dat er op direct aansluitende wegvakken capaciteitsproblemen optreden op langere termijn en in het hogere groeiscenario Global Economy (zie nevenstaande kaart):

- A7 west Leek - Hoogkerk;
- A28 De Punt - Haren;
- A7 oost Hoogezand - Westerbroek.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Daarnaast blijkt uit modelberekeningen in het kader van Aanpak Ring Zuid dat er diverse knelpunten blijven bestaan rond aansluitingen van het stedelijk netwerk op de hoofdinfrastructuur en de aanrijroutes naar economische toplocaties binnen de stad Groningen (dynamo's). Door middel van gerichte monitoring zal in de komende periode beoordeeld worden in hoeverre maatregelen genomen moeten worden om deze knelpunten op te lossen (al dan niet binnen het project Aanpak Ring Zuid).

Openbaar vervoer

Uit de praktijk blijkt dat het gebruik van het openbaar vervoer naast regionaal te beïnvloeden factoren als lijnvoering (frequentieverhoging), snelheid (busbanen, VRI's*) en comfort (DRIS*, haltes), afhankelijk is van bovenregionale factoren. Deze zijn moeilijk te beïnvloeden, zoals een toename van de arbeidsparticipatie, brandstofprijzen of welvaartsontwikkeling.

Een derde van de afgelegde treinkilometers en bijna de helft van alle bus- en tramkilometers komt voor rekening van scholieren en studenten. Een kwart hiervan wordt afgelegd met de OV-studentenkaart. Veranderingen in het onderwijs kunnen dan ook van grote invloed zijn op de vraag naar openbaar vervoer. Op regionaal niveau gaat het bijvoorbeeld om de te verwachten groei van het aantal studenten. Tevens spelen relevante beleidsontwikkelingen op nationaal niveau een rol. Denk hierbij aan de beoogde omzetting van OV-studentenkaart in een kortingskaart en de veranderingen in het beursstelsel waardoor studenten mogelijk langer thuis blijven wonen. Ook de ontwikkelingen op het gebied van e-learning kunnen van invloed zijn. De exacte gevolgen voor mobiliteit en openbaar vervoer in het bijzonder zijn onzeker.

Fiets

Landelijk onderzoek wijst uit dat de potentie van de e-bike in de regio de komende jaren verder kan stijgen met circa 5%. Dit percentage is lager dan gemiddeld vanwege de relatief lage bevolkingsdichtheid. Uit een aantal regionale kleinschalige praktijkvoorbeelden komen echter positieve resultaten naar voren en zien we dat de aanschaf van e-bikes groeit. De afstand die forensen met een elektrische fiets afleggen om op hun werk te komen, is anderhalf keer groter dan met een gewone fiets. De aanlegde Fietsroutes Plus zijn zeer geschikt voor e-bikes. Mogelijke verbeterpunten zijn de routes vanaf de stadsranden naar de bestemmingen in de stad, fietsparkeren, oplaadpunten en verbeteren faciliteiten op P+R's (ketenmobiliteit). Verwacht wordt dat het fietsgebruik in de toekomst zal toenemen. Men zal vaker de fiets nemen en grotere afstanden afleggen. Door deze kan het gebruik van de auto licht afnemen. Dit zal waarschijnlijk niet direct tot minder files leiden, maar wel tot een betere bereikbaarheid van met name de stedelijke gebieden in de regio.

De invloed van de beoogde omzetting van OV-studentenkaart in een kortingskaart op het fietsgebruik in met name de stad Groningen is op dit moment nog niet te voorspellen, evenals de noodzaak voor het nemen van maatregelen betreffende de fietsinfrastructuur. In de komende periode zal hier in het kader van het monitoringsprogramma (zie paragraaf 6.2) nader onderzoek plaatsvinden.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Beleid

De rijksbemoediging met de regio wordt steeds selectiever en vindt plaats via de bereikbaarheidsagenda Noord-Nederland. Uitgangspunt zijn de 5 I's (Innoveren, Informeren, Instandhouden, Inrichten en Investeren). Investeren komt pas aan de orde als de andere I's niet toereikend zijn. Hierdoor zal Regio Groningen-Assen meer en meer moeten functioneren op eigen kracht. Op provinciaal en regionaal niveau is de vanaf 2006 ingezette beleidslijn voortgezet. Wel is dit beleid bijgesteld als gevolg van economische en demografische ontwikkelingen: concentratie van werken en wonen vindt met name plaats in Groningen en Assen en niet meer in Hoogezand-Sappemeer en Leek/Roden.

In de Actualisatie Regiovisie 2013 (zie bijlage 4) is aangegeven dat de oorspronkelijke hoofddoelstellingen voor Regio Groningen-Assen – economische kansen benutten en uitbouwen en gebiedskwaliteiten behouden en versterken – overeind blijven. Daarvan zijn drie nieuwe speerpunten afgeleid voor de komende periode, die de samenwerking in de regio nieuwe inhoud geven en het profiel van de regio versterken:

- De kwaliteit van stad en land behouden en versterken.
- De interne samenhang versterken door het versterken van de interne bereikbaarheid. Dit is een noodzakelijke voorwaarde voor een goede regionale ontwikkeling.
- Het economisch kerngebied verder ontwikkelen.

Beleidslijn 2006	Beleidslijn 2013
Nota Ruimte en Nota Mobiliteit	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
<ul style="list-style-type: none"> • Rijk betrokken bij regio: Netwerkanalyse • Regio Groningen-Assen nationaal stedelijk netwerk • Zuiderzeelijn • Gescheiden beleid voor ruimte en mobiliteit 	<ul style="list-style-type: none"> • Selectieve betrokkenheid Rijk (concurrentiepositie leidend) • Energyport Groningen van nationale betekenis • RSP-projecten • Integratie mobiliteitsbeleid in omgevingsbeleid • Bereikbaarheidsagenda en 5 I's
Groningen (POP 2) Drenthe (POP 2 en PVVP) Actualisatie Regiovisie 2004	Groningen (POP 2009-2013) Drenthe (Omgevingsvisie) Actualisatie Regiovisie 2013
Provincies – zetten beleidsmatige lijn door <ul style="list-style-type: none"> • Stedelijk netwerk Groningen-Assen • Multimodale bereikbaarheid • Deur-tot-deurbenadering en ketenmobiliteit • Systeemsprong openbaar vervoer 	
Concentratie wonen en werken in de T-structuur A7 en A28 : <ul style="list-style-type: none"> • Stedelijk kernen Groningen en Assen • Schragende kernen Hoogezand-Sappemeer en Leek/Roden 	Concentratie wonen en werken in de T-structuur A7 en A28: <ul style="list-style-type: none"> • Stedelijke kernen Groningen en Assen • Bijstelling woningbouwprogramma als gevolg van economische en demografische ontwikkelingen



Aangepaste bereikbaarheidsstrategie

Hieronder is een samenvatting gegeven van de aangepaste bereikbaarheidsstrategie. In het *blauw* zijn de wijzigingen ten opzichte van 2006 aangegeven:

1. Ingezet wordt op het optimaliseren van de interne en externe bereikbaarheid van de economische toplocaties van de regio. *Dit betreft o.a. de dynamo's in de stad Groningen, de economische kerngebieden van Assen en Groningen Airport Eelde.*
2. De interne en externe bereikbaarheid van de regio wordt gezien vanuit een integraal vervoersysteem met nadruk op ketenmobiliteit: auto, fiets, bus en rail.
3. Het beter benutten van de bestaande infrastructuur via mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement wordt ingezet in samenhang met de aanleg van infrastructuur.
4. De autoafhankelijkheid is groot vanwege het ijle verzorgingsgebied van de regio. Investerings in auto infrastructuur blijven nodig *daar waar knelpunten (leefbaarheid en bereikbaarheid) zich blijven voordoen en daar waar aanpassingen nodig zijn voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van de grote infraprojecten in de regio (Aanpak Ring Zuid en FlorijnAs Assen).*
5. Vanwege de geringe opnamecapaciteit van auto's van vooral de stad Groningen wordt OV en fiets als alternatief voor de auto gestimuleerd.
6. HOV assen (Rail en Bus) zijn de dragers van het OV-netwerk. *Daarbinnen zijn OV knooppunten van essentieel belang.*
7. Het snel en efficiënter maken van het OV zorgt voor meer reizigers en minder kosten. Voor bussen worden snelle (obstakelvrije) assen ingericht (HOV-assen)
8. P+R's *in combinatie met vervolgttransport (bus en fiets)* zijn onmisbare schakels in het netwerk. De hoofdfunctie van de P+R's is het ontlasten van de spitsen door het afvangen van woon-werkverkeer
9. Voor de korte en *middellange afstand (15 km)* wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd. *Speciale aandacht gaat uit naar de aanlanding in de stad en fietsparkeren.*
10. De regio blijft het goederenvervoer via weg, water en spoor faciliteren. Maatregelen voor het goederenvervoer over de weg liften mee met de maatregelen voor het autoverkeer.

4. Bereikbaarheidsstrategie 2030



4.1 Actualisatie bereikbaarheidsstrategie

In de periode 2006-2012 heeft de regio geïnvesteerd in een groot aantal projecten op het gebied van:

1. HOV-bus inframaatregelen;
2. Busknooppunten en P+R;
3. Regionaal spoor;
4. Fietsroutes Plus en ontbrekende schakels;
5. Mobiliteits- en verkeersmanagement;

Maatregelen voor de auto zijn de verantwoordelijkheid van de betrokken wegbeheerders. Hieraan wordt niet bijgedragen door Regio Groningen-Assen.

Op basis van de uitgevoerde analyse is geconcludeerd dat de uitvoering van deze projecten een positieve bijdrage heeft geleverd aan verbetering van de bereikbaarheid van de Regio Groningen-Assen. Dit blijkt onder meer uit de afname van het aandeel autoverkeer en toename van het aandeel openbaar vervoer in de modal split op het agglomeratiecordon Groningen. De effecten van deze projecten zijn ingeschat en niet daadwerkelijk gemeten. Dat gaat de regio in de komende periode wel doen. Hiervoor wordt een monitoringsprogramma opgesteld en zullen periodieke rapportages worden gemaakt (zie hoofdstuk 6).

Op dit moment staan diverse grootschalige projecten in de steigers om uitgevoerd te worden. Dit zijn bijvoorbeeld de aanpak van de Zuidelijke Ringweg in Groningen, de projecten rondom de FlorijnAs in Assen, Hoofdstation Groningen, de intensivering van de spoorverbindingen Leeuwarden - Groningen en Assen - Groningen en verbeteringen op de provinciale wegen naar Groningen. Ook deze projecten zullen een substantiële bijdrage leveren aan het reduceren van de grootste bereikbaarheidsknelpunten binnen de regio.

Op basis van de analyse kan worden gesteld dat de in 2006 ingezette bereikbaarheidsstrategie van Regio Groningen-Assen succesvol is geweest en nog steeds robuust genoeg is om de regio bereikbaar te houden. De bestaande bereikbaarheidsstrategie kan dan ook in hoofdlijnen gehandhaafd blijven (zie nevenstaand kader). Blijvend uitgangspunt is dan ook dat de bereikbaarheid in de regio benaderd wordt vanuit een integraal vervoersysteem met alle modaliteiten: auto, fiets, bus en trein, aangevuld met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement. Wel is geconcludeerd dat op een aantal onderdelen extra accenten noodzakelijk zijn:

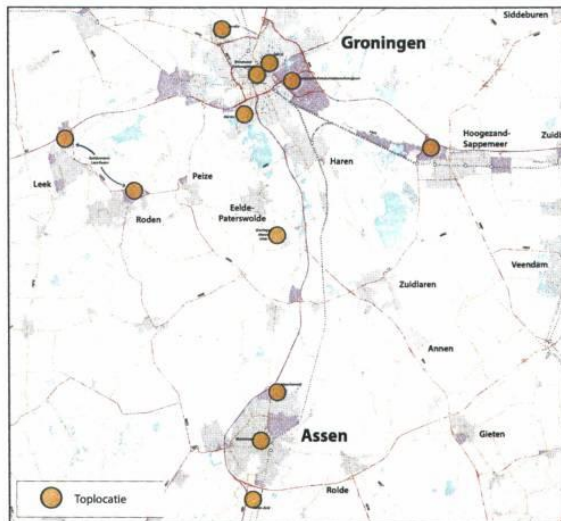
- Het Beter Benutten van de huidige infrastructuur door meer dan voorheen in te zetten op verkeersmanagement en vraagbeïnvloeding.
- Om de steden bereikbaar te houden tijdens de uitvoering van grote projecten (Aanpak Ring Zuid en FlorijnAs Assen) – maar ook daarna – sterk inzetten op mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement (Groningen Bereikbaar en Minder Hinder Assen). Aanpassingen aan de weginfrastructuur zijn vooral nodig voor de uitvoering van deze projecten en daar waar er aantoonbaar knelpunten zijn.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



- Verdere kwaliteitsverbetering van spoor, HOV-buslijnen en OV-knooppunten als ruggengraat van het regionaal OV met aandacht voor de lijnvoering, capaciteit, snelheid en comfort. Dit zorgt voor reizigersgroei en verbetert de exploitatie van het regionaal OV.
- Anders dan in 2006 staat de betaalbaarheid van het betaalbaarder onder druk. Dit verdient bijzondere aandacht.
- Het P+R-beleid is succesvol: investeringen hierin worden gecontinueerd met aandacht voor de exploitatielast van de parkeergarages in de stad Groningen. De hoofdrol van de P+R-locaties is het ontlasten van de spitsen door het afvangen van woon-werkverkeer.
- Investeren in Fietsroutes Plus is beloftevol vanwege de potentie van de e-bike. Belangrijk is een goede aanlanding in de stad Groningen en koppeling aan P+R locaties.
- De regio blijft het goederenvervoer via weg, water en spoor faciliteren.
- De positie van het vervoer van passagiers via de lucht (GAE) verdient nadere aandacht.

In het vervolg van dit hoofdstuk zal de aangepaste bereikbaarheidsstrategie nader worden toegelicht.



4.2 Openbaar vervoer en P+R

Het verder investeren in een hoogwaardig OV netwerk (spoor en bus) en de P+R-locaties als herkenbare en hoogwaardige knooppunten is van groot belang. De OV-bereikbaarheidsstrategie is, met uitzondering van het komen te vervallen van de RegioTram, dan ook niet fundamenteel veranderd ten opzichte van het Raamwerk Regiorail (2008). Centraal staat nog steeds het bereikbaar houden van de economische toplocaties door middel van een integraal netwerk van (regionaal) spoor en HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-assen voor de bus, aangevuld met het stimuleren van ketenvervoer en het Beter Benutten van bestaande infrastructuur.



Als alternatief van de RegioTram is de bereikbaarheidsstrategie verder uitgewerkt in een visie hoogwaardig openbaar vervoer voor de lange termijn met concrete lijnvoeringen (lange termijnbeeld HOV). Dit lange termijnbeeld vergt een forse investering in de infrastructuur zowel op het spoor als op de HOV-assen en moet dan ook gezien worden als de stip op de horizon waar de komende jaren stapsgewijs naar toe wordt gewerkt. Hieronder wordt een samenvatting gegeven van deze HOV-visie en het beoogde OV-netwerk. In hoofdstuk 5 is een overzicht gegeven van de hiervoor benodigde maatregelen. De volledige HOV-visie inclusief alle bijbehorende maatregelen is als bijlage 5 bij deze rapportage gevoegd.

Uitgangspunten

Basisprincipe van de HOV visie is dat regio, stad en economische toplocaties verbonden worden via enerzijds regionaal spoor en anderzijds HOV-assen. Dit vormt de ruggengraat van het regionaal openbaar vervoer. Centraal uitgangspunt is het zoveel mogelijk (door)koppelen van het regionaal spoor en HOV-assen (via de belangrijke OV knooppunten) waardoor zo veel mogelijk belangrijke woon- en werkgebieden en economische toplocaties in de regio bereikbaar zijn (vaak zonder, maar in principe met maximaal met 1 overstap). De HOV-assen verbinden ook de P+R locaties rond Groningen met elkaar, met de binnenstad en de overige toplocaties in de stad Groningen. Hiermee kunnen deze P+R locaties verder ontwikkeld worden als essentiële knooppunten in het regionale OV netwerk.

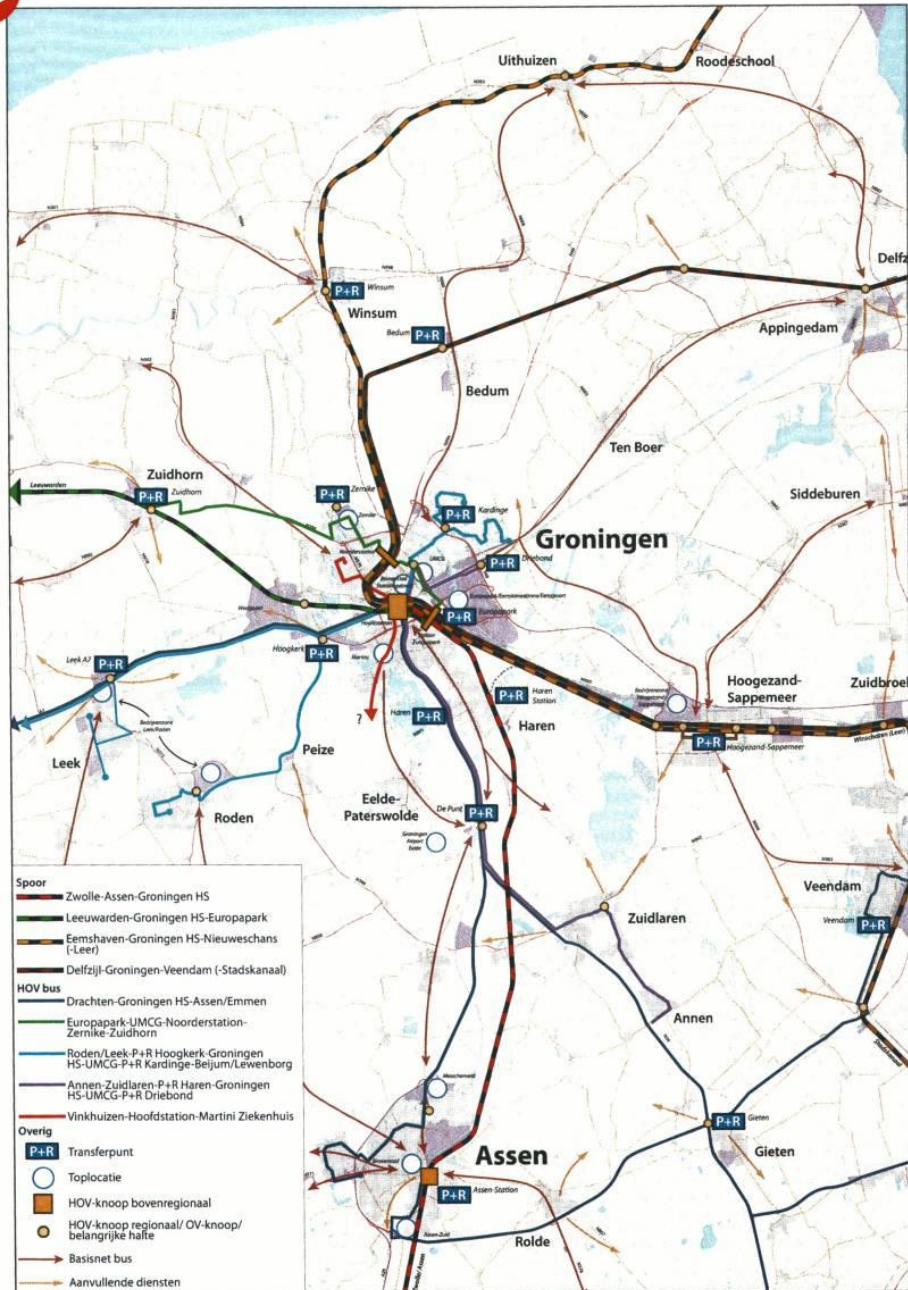
Door de reeds geplande doorkoppeling van de regionale treinen op het Hoofdstation worden de reizigerstromen meer gespreid over de drie stations in Groningen. Station Groningen Europapark en Groningen Noord krijgen hierdoor een belangrijkere functie als overstappunt. In combinatie met nieuwe HOV-assen resulteert deze doorkoppeling in ontlasting van zowel het Hoofdstation als de binnenstad.

Uitgegaan wordt van een gefaseerde ontwikkeling van HOV-assen met hoge kwaliteit en hoge frequentie. Dit netwerk van HOV-assen moeten gezien worden als een structuur. Het type vervoer op deze assen wordt bepaald door betrouwbaarheid, ruimtelijk-economisch structurende werking, vervoerswaarde en leefbaarheid. Hierbij is het van belang dat nieuw aan te leggen infrastructuur toekomstbestendig wordt aangelegd en dat verdere ontwikkeling richting hoogwaardige kwaliteit mogelijk is. Kanttekening daarbij is dat het hier gaat om hoogwaardige regionale openbaar vervoerlijnen en niet om stedelijke HOV-lijnen.

Om een snelle en betrouwbare reis voor de reizigers mogelijk te maken krijgt het openbaar vervoer op de HOV-assen prioriteit ten opzichte van overige verkeersstromen. Ook wordt het comfort van het vervoer op deze HOV-assen verhoogd om de aantrekkelijkheid voor reizigers verder te vergroten. Dit betreft onder meer comfort in de voertuigen en op de haltes en dynamische reisinformatie.

Dit resulteert in een samenhangend, effectief, comfortabel, logisch en begrijpbaar OV systeem dat een aantrekkelijk alternatief vormt voor de auto. Hierbij wordt een gezonde balans gezocht met de efficiency van het openbaar vervoer en daarmee de kostendekkingsgraad.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Lange termijn beeld HOV

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Op nevenstaande kaart is het beoogde netwerk voor trein en HOV-assen (bus) weergegeven. Deze is hieronder nader toegelicht.

Trein

De regionale treindiensten uit het noorden en het oosten worden op het hoofdstation aan elkaar gekoppeld. Door deze doorkoppeling kunnen reizigers vanuit het noorden en oosten zonder overstap alle drie de stations in de stad Groningen bereiken. Afhankelijk van de bestemming in de stad kan de reiziger dan bepalen welk station het handigst is om uit te stappen en/of over te stappen op het aansluitende bus-netwerk. Alle economische oplocaties in de stad Groningen kunnen vanaf de drie stations met maximaal één overstap bereikt worden.

De frequentie op de lijn Groningen - Leeuwarden wordt verhoogd van 3 naar 4 treinen per uur (extra sneltrein). Daarnaast krijgt Zuidhorn op de drukste momenten in de spits een extra pendeltrein. Omdat de doorgekoppelde treindiensten tussen het noorden en het oosten de treindiensten tussen Groningen en Leeuwarden kruisen is daarvoor een ongelijkvloerse kruising van de treinen aan de westzijde van het station nodig. Deze fly-over is gelegen tussen de kruising van het spoor met de Paterswoldseweg en de kruising van het spoor met de Peizerweg.

Momenteel wordt in samenwerking met Prorail onderzocht in hoeverre het mogelijk is om een doorkoppeling van de treindiensten uit Leeuwarden naar Europapark te realiseren waarbij een van deze treindiensten mogelijk door kan rijden als sneldienst naar Bremen. Indien dit mogelijk is, zullen de reizigers op de treindiensten Leeuwarden - Groningen zonder overstap op twee stations (Hoofdstation en Station Europapark) kunnen uitstappen en instappen. Daarnaast blijft het (net als in de huidige situatie) mogelijk om vanuit de richting Leeuwarden – met een overstap in Zuidhorn op de bus – naar Zernike te reizen door middel van de nieuwe HOV-as Zuidhorn – Zernike – Station Noord – UMCG – Station Europapark (de groene HOV-as, zie hieronder).

De frequentie tussen Assen en Groningen wordt verhoogd van 4 naar 6 treinen per uur (2 extra stoptreinen). Hierdoor verdubbelt eveneens de bediening van Haren richting Groningen en Assen (van 2 naar 4 keer per uur).

Samenvattend voor de trein:

- a. oranje lijn: Eemshaven - Roodeschool - Winsum - Groningen - Hoogezand/Sappemeer - Winschoten - Leer);
- b. bruine lijn: Delfzijl - Bedum - Groningen - Hoogezand/Sappemeer - Veendam - Stadskanaal);
- c. groene lijn: Leeuwarden - Zuidhorn - Groningen - Station Europapark);
- d. rode lijn: Zwolle - Assen - Haren - Station Europapark - Groningen.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Lange termijn beeld HOV ingezoomd op stad Groningen



HOV-assen (bus)

Voor corridors waar geen spoor aanwezig is, worden nieuwe HOV-assen ingericht die de regio en de P+R's aan de economische toplocaties in de stad Groningen koppelen. De HOV-assen kruisen elkaar bij het Hoofdstation en een nieuw te realiseren OV-knooppunt UMCG Noord. Dit zorgt ook binnen de stad voor goede overstapmogelijkheden tussen de HOV-assen. Het gaat om de volgende HOV-assen:

- a. **blauwe lijn:** Leek/Roden – P+R Hoogkerk – Groningen Hoofdstation – Grote Markt - UMCG Noord
P+R Kardinge - Beijum/Lewenborg
- b. **paarse lijn:** Annen/Zuidlaren – P+R De Punt – P+R Haren – Groningen Hoofdstation – Grote Markt
UMCG Noord – P+R Driebond
- c. **groene lijn:** Station Europapark – P+R Europapark – UMCG Noord – Station Noord - P+R- Zernike
–Zernike – Station Zuidhorn
- d. **rode lijn:** Vinkhuizen – Groningen Hoofdstation – Martini Ziekenhuis (– Groningen Airport Eelde
–P+R De Punt)

Ad a. blauwe lijn: Leek/Roden - Beijum/Lewenborg

De huidige Q-liners richting Roden en Leek, de stadslijnen 3 en 6 richting Lewenborg en Beijum en de P+R citybus tussen P+R Hoogkerk en de binnenstad/UMCG worden met elkaar gecombineerd. Door de lijnen om en om te laten rijden ontstaat er op het stadse deel van de HOV-as (tussen P+R Hoogkerk als P+R Kardinge) een extra hoge frequentie.

Ad B. paarse lijn: Annen/Zuidlaren - P+R Driebond

De huidige Q-liners richting Zuidlaren en Annen worden gecombineerd met de P+R citybus tussen P+R Haren en de binnenstad/UMCG. Deze HOV-as bedient P+R Haren, P+R De Punt en P+R Driebond.

Ad C. groene lijn: Station Europapark – Station Zuidhorn

Deze HOV-as zorgt voor een verbinding van de noordelijke treindiensten (vanuit Winsum/Roodeschool en Bedum/Delfzijl) met zowel Zernike als het UMCG via een overstap bij Station Noord. Treinreizigers uit het westen, oosten en het zuiden kunnen via een overstap bij Station Europapark snel het UMCG en Zernike bereiken. Hierdoor wordt het Hoofdstation en de binnenstad ontlast en is het mogelijk om Station Europapark en Station Noord te laten fungeren als belangrijke overstapknopen tussen trein en bus. Om de binnenstad op korte termijn te ontlasten is er voor gekozen om een rechtstreekse bus tussen Hoofdstation en Zernike via de westelijke ringweg te laten rijden. Het doortrekken van deze HOV-as naar station Zuidhorn zorgt ervoor dat (net als in de huidige situatie) reizigers van en naar Leeuwarden hier kunnen overstappen. Op deze wijze is Zernike met één overstap vanaf de westzijde te bereiken en wordt het Hoofdstation en de binnenstad verder ontlast.

Ad D. rode lijn: Vinkhuizen – Groningen Hoofdstation – P+R De Punt

Deze HOV-as betreft de combinatie van de huidige lijnen 3 en 6 richting Vinkhuizen en Hoornse Meer te combineren. Deze koppeling ligt voor de hand omdat lijn 3 en 6 richting Lewenborg en Beijum onderdeel uit gaan maken van de blauwe lijn. Deze lijn zorgt de ontsluiting van de toplocatie Martini



Ziekenhuis (inclusief Gasunie, Martini Trade Park en MartiniPlaza). Vanwege het economische belang en de regionale functie van het gebied Martini Ziekenhuis en omgeving is het noodzakelijk om dit gebied goed aan te sluiten op het regionale HOV-netwerk.

De HOV lijnen (Groningen-Assen/Drachten/Emmen en Assen-Veendam) worden in de huidige vorm voortgezet.

Bustunnel Hoofdstation

Door de HOV-assen en de doorkoppeling van de regionale treinen wordt het Hoofdstation al enigszins ontlast. Daarnaast blijven aanpassingen ter verbetering van de doorstroming van het busverkeer op en rond het Hoofdstation zelf noodzakelijk. Dit zorgt voor een sterke verlaging van de jaarlijkse exploitatiekosten en leidt daarnaast tot een grote kwaliteitsverbetering voor zeer grote aantallen reizigers. Dit komt omdat bijna alle bussen op en rond het Hoofdstation moeten zijn.

Overig openbaar vervoer

Ook het overige openbaar vervoer is van groot belang voor de ontsluiting van de regio en de stad, zowel als voor- als natransport voor het regionaal spoor en de HOV-assen (bus). Reizigers met het overige openbaar vervoer kunnen op een snelle en betrouwbare wijze op hun bestemming komen door middel van een overstap ter plaats van de belangrijke OV-knooppunten (onder meer Hoofdstation Groningen, Station Europapark, Station Noord, UMCG Noord, P+R Karding, P+R Hoogkerk en P+R De Punt).

Resultaat

Het hierboven beschreven HOV-netwerk leidt tot de volgende verbeteringen ten opzichte van de huidige situatie:

- Verbetering verbinding tussen regio en stad: Zowel de doorkoppeling van regionale treinen als de koppeling van regionale bussen aan P+R- en stadsbussen op de HOV-assen resulteert in een verbetering van de verbinding tussen de regio en de stad. Het aantal overstappen op de hoofdstromen wordt namelijk sterk verkleind en de frequentie wordt verhoogd. Dit resulteert in een kwaliteitsverbetering voor de reizigers, verhoogt de betrouwbaarheid en maakt het systeem makkelijker te begrijpen. Hierdoor wordt de concurrentiekracht van het openbaar vervoer verbeterd waardoor naar verwachting meer mensen kiezen voor het openbaar vervoer naar de stad.
- Verbetering OV-exploitatie: Het netwerk koppelt daarnaast nagenoeg alle toplocaties in de stad aan P+R's in twee richtingen zodat de lijnen ook in twee richtingen goed bezet worden met reizigers. Daardoor kan met een gunstigere exploitatie een hogere frequentie worden aangeboden naar de belangrijkste locaties in de stad en in de regio. Door de realisatie van deze drie HOV-assen in combinatie met het onderliggende OV-netwerk kan er voor worden gezorgd dat reizigers vanuit de regio in principe maximaal één overstap hoeven te maken om bij de belangrijkste locaties in de stad te komen.



- **Structurerende werking:** De investeringen in de hierboven beschreven HOV-assen biedt kansen de ruimtelijk-economische structuur van de stad Groningen. Snelle verbindingen tussen de belangrijkste woon- en werkgebieden maken de stad compacter en de meeste mensen zullen de HOV-as associëren met een belangrijke route. De HOV-assen zullen zich ontwikkelen tot belangrijke stedelijke assen waar mensen willen wonen en wordt geïnvesteerd in nieuwe economische functies en voorzieningen. De haltes en OV-knooppunten vormen belangrijke punten in de stad, waar mensen komen en gaan. Daarnaast ontstaat er zekerheid voor ondernemers over op welke plekken het hoogwaardige openbaar vervoer voor een langere periode voor een goede bereikbaarheid zal zorgen. Dit zorgt er voor dat dit aantrekkelijke vestigingslocaties worden.

4.3 Auto

Voor het goed functioneren van de regio is een goede doorstroming op de T-structuur (A7 en A28), de Ring Groningen en toeleidende wegen van essentieel belang, evenals de bereikbaarheid van de economische toplocaties in de regio. De ontwikkeling van de economische toplocaties vormen de dragers van de (toekomstige) economische ontwikkeling. De bereikbaarheidsambities zijn er dan ook op gericht om juist voor deze locaties een goede externe en interne bereikbaarheid te garanderen.

In de afgelopen jaren zijn de pendel en bezoekersstromen naar de steden toegenomen. Ook voor de komende jaren wordt nog een toename verwacht. In de periode tot 2020 zullen diverse grootschalige en kleinschalige infrastructuurprojecten worden uitgevoerd die deze (verwachte) groei zullen opvangen en daarmee resulteren in een grote verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid van de economische toplocaties in de regio.

In de periode tot 2020 worden vele grootschalige en kleinschalige infrastructuurprojecten uitgevoerd die zullen leiden tot een grote verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid van de toplocaties. Het gaat om de volgende grootschalige projecten en programma's (deels al in uitvoering):

- Aanpak Ring Zuid (start gepland vanaf 2015).
- FlorijnAs Assen (vanaf 2012).
- Ongelijkvloerse aansluitingen Noordelijke en Oostelijke Ringweg (in uitvoering);
- Knoop A28/N33 en verdubbeling N33 (in uitvoering).

Bereikbaarheid tijdens grootschalige projecten

De komende jaren vinden vele ingrijpende bouwprojecten plaats op het gebied van auto en OV (onder meer Aanpak Ring Zuid, FlorijnAs Assen, Knoop Groningen). Het doel van alle werkzaamheden is duidelijk: het bestendigen en versterken van de ruimtelijk-economische positie van de steden als het kloppend hart van de noordelijke regio. Maar het is ook duidelijk dat de omvang, complexiteit, duur en impact van alle werkzaamheden tijdelijk tot aanzienlijke overlast kunnen leiden waardoor de doorstroming en bereikbaarheid van de steden en de regio sterk onder druk komen te staan. Het is dan ook van groot belang om al deze projecten goed op elkaar af te stemmen.



Hiervoor is de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar* opgericht. In wat bescheidener omvang wordt deze Minder Hinder* aanpak ook in Assen gevolgd rondom de ontwikkeling van de FlorijnAs.

De betrokken overheden hebben samen met maatschappelijk belanghebbende partijen een aanpak opgesteld om de bereikbaarheid in deze periode te garanderen. Hierin zijn voor de steden Groningen (Groningen Bereikbaar) en Assen (Minder Hinder Assen) de bereikbaarheidsdoelen en de te verwachten problematiek beschreven en worden oplossingen opgenomen in de vorm van organisatorische samenwerking, verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, afstemming van werkzaamheden en communicatie.

Overige regionale opgaven

De bereikbaarheid van de regio tijdens de uitvoering van de grootschalige projecten is de belangrijkste bereikbaarheidsopgave voor de komende jaren. Daarnaast spelen er binnen de regio nog andere opgaven op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid (bijvoorbeeld de bereikbaarheid van Noordwest Groningen en de situatie rond de Norgerbrug te Assen). Zoals de afgelopen jaren al gebruikelijk is geweest zal monitoring van knelpunten en de afweging van nut en noodzaak van maatregelen op het gebied van de auto-infrastructuur ook de komende jaren plaatsvinden in het kader van de provinciale of gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen en uitvoeringsprogramma's (bijvoorbeeld de MIT systematiek van de provincie Groningen).

Voor wat betreft de rijkswegen zal de afweging van nut en noodzaak plaatsvinden in het kader van de bereikbaarheidsagenda, geïnitieerd vanuit het ministerie van I&M. De bereikbaarheidsagenda is de schakel tussen enerzijds de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en anderzijds de concrete infrastructurele projecten (MIRT) en het programma Beter Benutten. De basis ligt in de regionale bereikbaarheidsopgaven die uit de Gebiedsagenda Noord-Nederland naar voren komen. De bereikbaarheidsagenda moet concrete maatregelen opleveren, inclusief de termijn waarop deze aan de orde kunnen zijn. Hierbij wordt een bredere benadering aangehouden dan alleen grootschalig investeren, namelijk via de 5 I's:

- **Innoveren:** focus op gedragsverandering zodat optimaal en duurzaam gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur.
- **Informereren:** slimmere informatievoorziening voor betere doorstroming en benutting van bestaande infrastructuur.
- **In stand houden:** synergiemogelijkheden beheer en onderhoud met regionale ontwikkelingen.
- **Inrichten:** beïnvloeding mobiliteit door ruimtelijke inrichting (bijvoorbeeld locaties werkplekken).
- **Investeren:** investeringen op basis van economische meerwaarden binnen randvoorwaarden van duurzaamheid en veiligheid (MIRT-onderzoeken).

Investeren komt pas aan de orde als uit gerichte monitoring blijkt dat de andere I's niet toereikend zijn. Daarmee wordt de lijn van het programma Beter Benutten versterkt.



Dit betekent een verschuiving van en technische oriëntatie op infrastructuur naar aandacht voor het gedrag van de verkeersdeelnemers. Gefocust wordt op slimme en duurzame maatwerkoplossingen zonder dat dit automatisch uitbreiding van harde infrastructuur betekent. Bij het formuleren van de oplossings-mogelijkheden wordt de kennis en kunde van de regionale overheden en het bedrijfsleven benut.

4.4 Fiets

Het verder investeren in de fiets als volwaardig alternatief voor de auto (en op korte trajecten voor het OV) blijft ook de komende jaren van belang:

- Het afmaken van het Fietsroute Plusnetwerk tussen regio en de steden waarbij ook langere afstanden interessanter worden als gevolg van de introductie van de e-bike. De ligging van de belangrijkste attractiepunten voor fietsers (onder meer voortgezet, beroeps en hoger onderwijs, maar ook grote werkgelegenheidsconcentraties) is hierbij een belangrijk uitgangspunt.
- Fietsers uit de regio hebben een bestemming in de steden en daarom moeten de regionale fietsroutes goed aanlanden op de stedelijke fietsroutes. De aanlanding van de regionale fietsroutes in de stad Groningen is echter onvoldoende. Dit betreft onder meer de aanwezigheid van bestaande infrastructuur (Ringweg en vaarwegen) waardoor men moet omrijden en verkeerslichten/kruisingen tegenkomt die de rijtijd negatief beïnvloeden.
- Er is (en wordt) fors ingezet op de P+R-terreinen. Deze terreinen worden steeds vaker gebruikt door automobilisten die op de fiets hun weg vervolgen (in plaats van met de bus). Daarom moeten de P+R-terreinen goed bereikbaar zijn per fiets en worden deze voorzien van kwalitatief goede stallingsvoorzieningen. Hetzelfde geldt voor stallingen bij een aantal belangrijke bushaltes en stations.
- Van groot belang is om goed zicht te hebben op conflictpunten met auto-, spoor- en businfrastructuur, zeker met het oog op de verwachte groei van het fietsverkeer. Het gaat hier om bestaande conflictpunten, maar ook om conflictpunten die kunnen ontstaan als gevolg van nieuwe infrastructurele maatregelen op het gebied van auto en OV. Bij het ontwerp van nieuwe infrastructuur dient dan ook in een vroegtijdig stadium rekening gehouden te worden met het mogelijk ontstaan van conflicten met auto- en OV-stromen, de effecten hiervan op het fietsnetwerk en mogelijke oplossingen binnen het project.





4.5 Goederenvervoer

Voor het goederennetwerk is zowel de bereikbaarheid van de regio vanuit de rest van Nederland en het buitenland als de ontsluiting van bedrijventerreinen en binnensteden van belang. Ten opzichte van de Netwerkanalyse 2006 worden geen wijzigingen voorgesteld. Voor de bereikbaarheid van de regio zijn de wegen, vaarwegen en spoorlijnen in het verlengde van de T-structuur nog steeds de belangrijkste pijlers:

- Voor de bereikbaarheid over de weg is de T-structuur van het groot belang. In aanvulling hierop is ook de ontsluiting van Delfzijl en Eemshaven als havengebied van de regio via de N46 en N33 van belang.
- De vaarweg Lemmer-Delfzijl (Van Starckenborghkanaal, Eemskanaal) en het Winschoterdiep zijn de belangrijkste verbindingroutes voor het doorgaande scheepvaartverkeer.
- Het goederenvervoer per spoor maakt vooral gebruik van de verbinding Zwolle-Assen-Groningen richting Delfzijl/Eemshaven en richting Veendam.

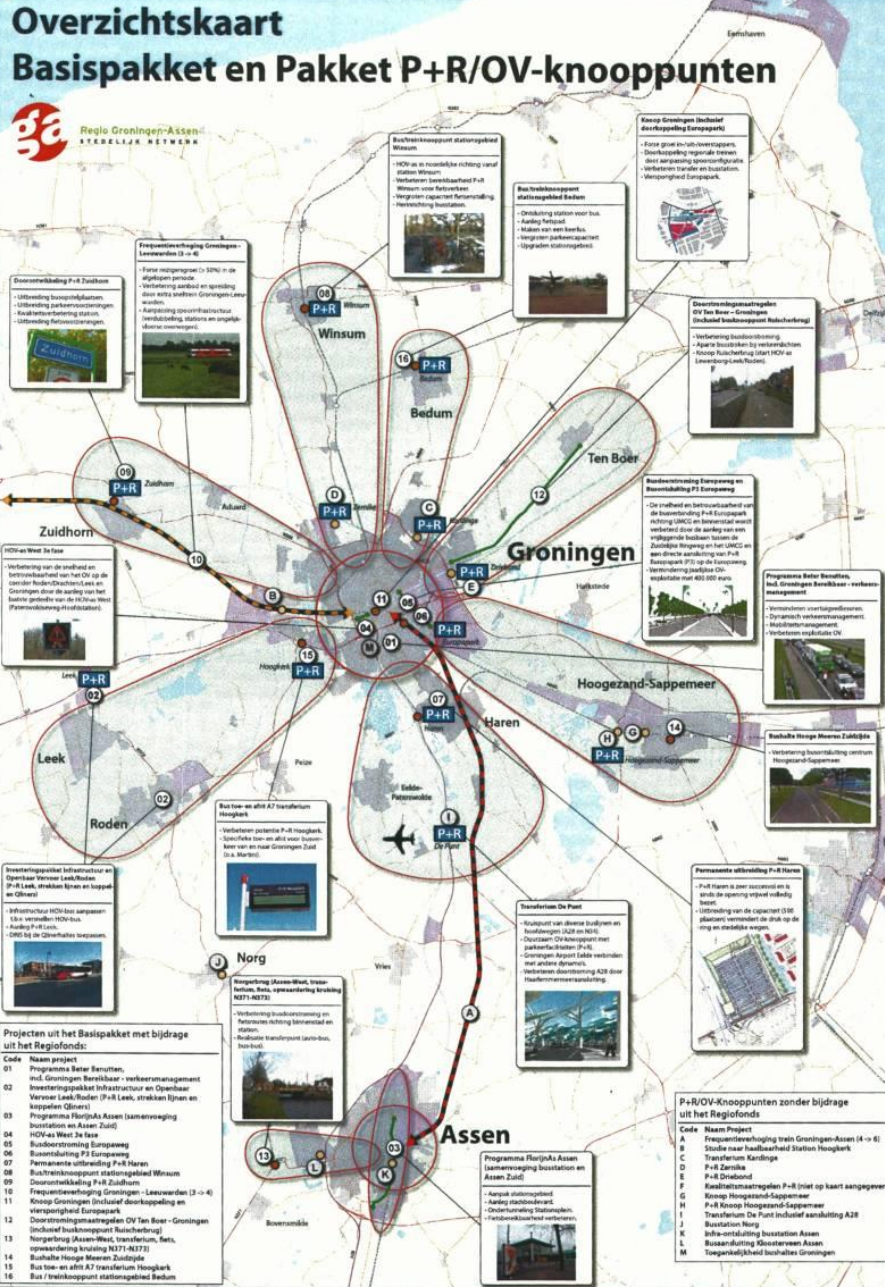
Voor de bereikbaarheid binnen de regio speelt de T-structuur eveneens een dominante rol voor het goederenvervoer. In aanvulling hierop zijn echter ook de provinciale en lokale wegen van belang, zowel als alternatief voor congestietrajecten als voor de ontsluiting van bedrijventerreinen en stedelijke centra.

Wel is de dimensionering en vormgeving van de regionale wegen (vooral dimensionering van de aansluitingen en kruisingen) een extra aandachtspunt vanuit de optiek van vrachtverkeer (andere rijdynamiek). Dit aspect dient verder uitgewerkt te worden (bijvoorbeeld in het kader van de provinciale en gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen). Dit geldt ook voor de bevoorrading van de binnensteden en de gevolgen van e-commerce voor wat betreft de toename van distributieverkeer in woonwijken.





Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



5. Uitvoeringsprogramma



5.1 Van strategie naar maatregelen

De geactualiseerde bereikbaarheidsstrategie is uitgewerkt in programma's en projecten door middel van een uitvoeringsprogramma tot en met 2020. Bij dit uitvoeringsprogramma zijn enerzijds de beschikbare financiële middelen leidend en anderzijds de bijdrage van de projecten aan de bereikbaarheidsstrategie. Met de uitvoering van deze maatregelen kan de bereikbaarheid van de regio tot 2020 worden geborgd.

In het uitvoeringsprogramma is onderscheid gemaakt tussen het Basispakket (inclusief overtekening) en een pakket nieuwe ambities. Het Basispakket bevat de projecten waarvoor een bijdrage uit het Regiofonds is afgesproken en waarvan de kosten zijn gedekt. Bovendien dragen deze projecten bij aan de geactualiseerde Bereikbaarheidsstrategie. Het gaat om investeringen in HOV-assen, OV-knooppunten, P+R, verkeers- en mobiliteitsmanagement. Voor de projecten in het Basispakket is in het Regiofonds een financiële bijdrage gereserveerd met een omvang van van € 62 miljoen. Deze projecten zijn in de nevenstaande kaart aangegeven. Voor de overtekening van het Basispakket op het gebied van P+R en OV-knooppunten is geen bijdrage vanuit het regiofonds beschikbaar, maar wel uit het RSP-programma HOV/Transferia*. Voor de overtekening van het Basispakket op het gebied van fietsprojecten is geen bijdrage vanuit het Regiofonds beschikbaar.

Verder is een pakket met Nieuwe ambities opgesteld. Dit pakket bevat nieuwe projecten om de regio en de stad via nieuwe HOV-assen met elkaar te verbinden en auto-gerelateerde projecten om de bereikbaarheid van de stad Groningen te waarborgen bij de uitvoering van de grote projecten (Groningen Bereikbaar). Deze projecten worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de gemeente Groningen en de provincie Groningen, die ook de financiering voor hun rekening nemen. In het vervolg van dit hoofdstuk wordt per modaliteit aangegeven welke projecten tot 2020 worden uitgevoerd, waarbij onderscheid wordt gemaakt in Basispakket (inclusief overtekening en nieuwe ambities). Op dit moment is niet van alle projecten de financiering geregeld. De voortgang en de effecten van dit uitvoeringsprogramma worden de komende jaren gemonitord.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



5.2 Openbaar vervoer en P+R

Trein

Een groot deel van het lange termijnbeeld voor spoor (doorkoppeling, frequentieverhoging en nieuwe trajecten) is zonder meer te realiseren in de periode tot 2020 en zal sterk bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid van en binnen de regio. Enerzijds zijn deze projecten opgenomen in het Basis-pakket (inclusief overtekening) en anderzijds betreffen het Nieuwe ambities (zie onderstaande tabel.)

Projecten	Corridor
Basispakket	
Frequentieverhoging Groningen – Leeuwarden (extra sneltrein)	Zuidhorn
Groningen - Bremen waardoor mogelijk ook een frequentieverhoging tussen Groningen en Hoogezand plaatsvindt	Hoogezand-Sappemeer
Aanpassing Hoofdstation Groningen en doorkoppeling regionale trein (Delfzijl/Roodeschol – Veendam/Nieuweschans)	Alle corridors
Frequentieverhoging Groningen – Zuidhorn	Zuidhorn
Frequentieverhoging Groningen – Assen (5de en 6de trein)	Assen
Spoorlijn Roodeschol – Eemshaven	Winsum
Spoorlijn Veendam – Stadskanaal	Hoogezand-Sappemeer
Sneltrein (Winsum –) Groningen – Winschoten (– Leer)	Winsum, Hoogezand-Sappemeer
Nieuwe ambities	
Knoop Groningen flyover westzijde dan wel doorkoppeling treinen Leeuwarden naar Europapark	Zuidhorn Winsum/Bedum

HOV (bus) en P+R

In tabel op de volgende pagina is weergegeven welke projecten de komende periode worden uitgevoerd en en binnen welke corridor* dat project zich bevindt. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen maatregelen die zijn opgenomen in het Basispakket en de overtekening van het Basispakket. Hieraan wordt bijgedragen vanuit het programma RSP busstations/transferia.



Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen

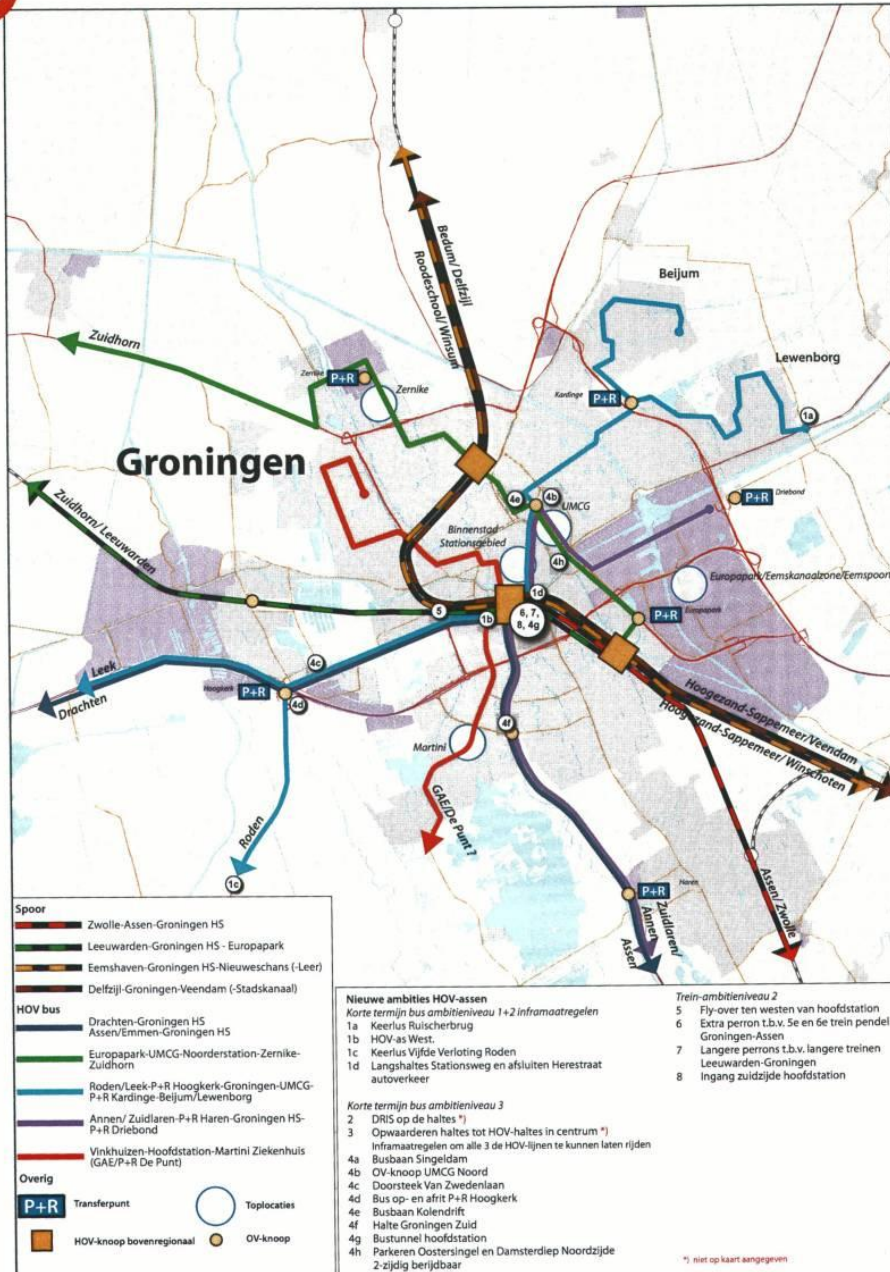


Projecten HOV (bus) en P+R

	Corridor
Basispakket	
Investeringspakket Infra en OV Leek/Roden (P+R Leek, strekken en koppelen Qliners)	Leek/Roden
Programma FlorijnAs Assen (uitvoering gestart)	Assen
Tijdelijke en permanente uitbreiding P+R Haren	Haren Zuidlaren/Annen Assen
Bus/treinknooppunt stationsgebied Winsum	Winsum
Doorontwikkeling P+R Zuidhorn	Zuidhorn
Doorstromingsmaatregelen OV Ten Boer - Groningen (inclusief busknooppunt Ruischerbrug)	Ten Boer
Norgerbrug (Assen-West, transferium, fiets, opwaardering kruising N371-N373)	Assen
Bushalte Hooge Meeren Zuidzijde	Hoogezand-Sappemeer
Bus toe- en afrit A7 transferium Hoogkerk	Leek/Roden
Bus / treinknooppunt stationsgebied Bedum	Bedum
HOV-as West 3 ^{de} fase	
Busbaan Europaweg en busontsluiting P3 Europapark	
Overtekening basispakket met financiering uit programma RSP HOV/transferia (nieuwe ambities)	
P+R Kardinge	Winsum/Bedum/Ten Boer Hoogezand-Sappemeer
P+R Zernike	Zuidhorn
P+R Driebond	Ten Boer Hoogezand-Sappemeer
Kwaliteitsmaatregelen P+R	Alle corridors
Knoop Hoogezand-Sappemeer	Hoogezand-Sappemeer
P+R Knoop Hoogezand-Sappemeer	Hoogezand-Sappemeer
Transferium de Punt inclusief aansluiting A28	Assen Zuidlaren/Annen
Busstation Norg	Roden/Peize
Infra ontsluiting busstation Assen	Assen
Busaansluiting Kloosterveen (Kloosterveen-Station)	Assen
Infra ontsluiting OV-knooppunt Hoogezand Centrum	Hoogezand-Sappemeer
Toegankelijkheid bushaltes	

Om het lange termijnbeeld HOV te realiseren zijn extra maatregelen nodig, vooral in de stad Groningen (vrijliggende busbanen met een goede doorstroming, hoge frequenties en haltes met HOV-kwaliteit). Deze zijn opgenomen als Nieuwe ambities. Als deze maatregelen zijn genomen is het mogelijk flinke reistijdwinst te boeken en substantieel te besparen op de exploitatie. Groot voordeel van deze maatregelen is dat deze relatief eenvoudig gefaseerd doorgevoerd kan worden, afhankelijk van het beschikbaar geld, politieke keuzes en ontwikkelingen in het openbaar vervoer. De belangrijkste maatregelen zijn weergegeven in bovenstaande tabel. Op de kaart op pagina 56 zijn met name de nieuwe ambities weergegeven.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Lange termijn beeld HOV ingezoomd op stad Groningen inclusief maatregelen

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Overtekening basispakket met financiering uit programma RSP HOV/transferia (nieuwe ambities)
<p>Dienstregeling technisch mogelijk maken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Blauwe lijn (Leek/Roden – Beijum/Lewenborg) • Paarse lijn (Zuidlaren/Annen – P+R Driebond) • Groene lijn (Europapark – Zernike – Zuidhorn) • Tijdelijk: Hoofdstation – Zernike tijdelijk via Westelijke ringweg
<p>Combineren lijn 3 Vinkhuizen en lijn 6 Hoornse Meer tot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rode lijn (Vinkhuizen – Hoofdstation – Martini Ziekenhuis)
<p>Inframaatregelen voor versnelling HOV-assen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bustunnel Hoofdstation • Blauwe lijn (Leek/Roden – Beijum/Lewenborg) <ul style="list-style-type: none"> ◦ Busbaan Singeldam ◦ OV-knooppunt UMCG Noord ◦ Doorsteek Van Zwedenlaan ◦ Bus op- en afrit P+R Hoogkerk • Paarse lijn (Zuidlaren/Annen – P+R Driebond) <ul style="list-style-type: none"> ◦ Halte Groningen Zuid ◦ Aansluiting A28 De Punt (Haarlemmermeer) • Groene lijn (Europapark – Zernike – Zuidhorn) <ul style="list-style-type: none"> ◦ Busbaan Kolendrift Kurkstraatje
<p>Verbeteren comfort en kwaliteit HOV-assen</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ Dynamisch Reizigers Informatie Systeem ◦ HOV haltes binnenstad
HOV-kwaliteit bussen op HOV-assen

Voor de HOV-assen blauw, paars en groen worden in eerste instantie dienstregeling technische barrières geslecht worden. Dit betreft relatief kleine investeringen, zoals het aanpassen van verkeerslichten, realiseren van keerlussen op eindpunten en het samenvoegen van haltes. Daarnaast kunnen de meeste bussen van de Grote Markt worden gehaald. Hiermee wordt de leefbaarheid van de binnenstad verder vergroot.

Een deel van de HOV-assen bestaat al uit vrijliggende infrastructuur of zal in de nabij toekomst hiervoor geschikt worden gemaakt (o.a. busbaan Martiniziekenhuis en busstroken Paterswoldseweg, Oosterhamrikbaan, HOV-as west, Sontweg en Europaweg). Voor de overige trajecten worden extra infra maatregelen genomen gericht op het versnellen van de HOV-assen in de stad. Dit heeft twee grote voordelen:

- Ten eerste is er winst voor de reizigers die sneller van A naar B kunnen komen. Hiermee wordt de concurrentiekracht van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto verbeterd. Dit wordt versterkt doordat de kwaliteit en daarmee de aantrekkelijkheid van het OV wordt vergroot door te investeren in bussen, DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem) en de kwaliteit van bushaltes en OV knooppunten.
- Ten tweede levert dit een besparing op in de exploitatie. Doordat bussen een korte reistijd hebben, kan dezelfde dienstregeling tegen lagere kosten worden gereden.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen





Zoals aangegeven in paragraaf 4.2 blijven daarnaast aanpassingen ter verbetering van de doorstroming van het busverkeer op en rond het Hoofdstation noodzakelijk. Dit zorgt voor een sterke verlaging van de jaarlijkse exploitatiekosten en leidt daarnaast tot een grote kwaliteitsverbetering voor zeer grote aantallen reizigers. Uit onderzoek blijkt dat de grootste verbeteringen van de doorstroming – en daarmee de grootste reductie in exploitatiekosten – kan wordt bereikt door de buslijnen uit zuidelijke en westelijke richting via een tunnel onder de sporen te koppelen aan het busstation aan de noordzijde van het Hoofdstation. Een dergelijke maatregel levert een forse besparing aan exploitatiekosten per jaar op en zorgt voor een snellere en veel betrouwbaardere verbinding voor de reiziger.

Door deze maatregelen kunnen de P+R-locaties rond de stad Groningen verder ontwikkeld worden tot volwaardige OV-knooppunten. Rond Assen worden vooralsnog geen P+R-locaties ontwikkeld (uitgezonderd P+R station). Het wegennet is na realisatie van de FlorijnAs namelijk voldoende robuust en er zijn voldoende parkeervoorzieningen in en rond de binnenstad.

5.3 Auto

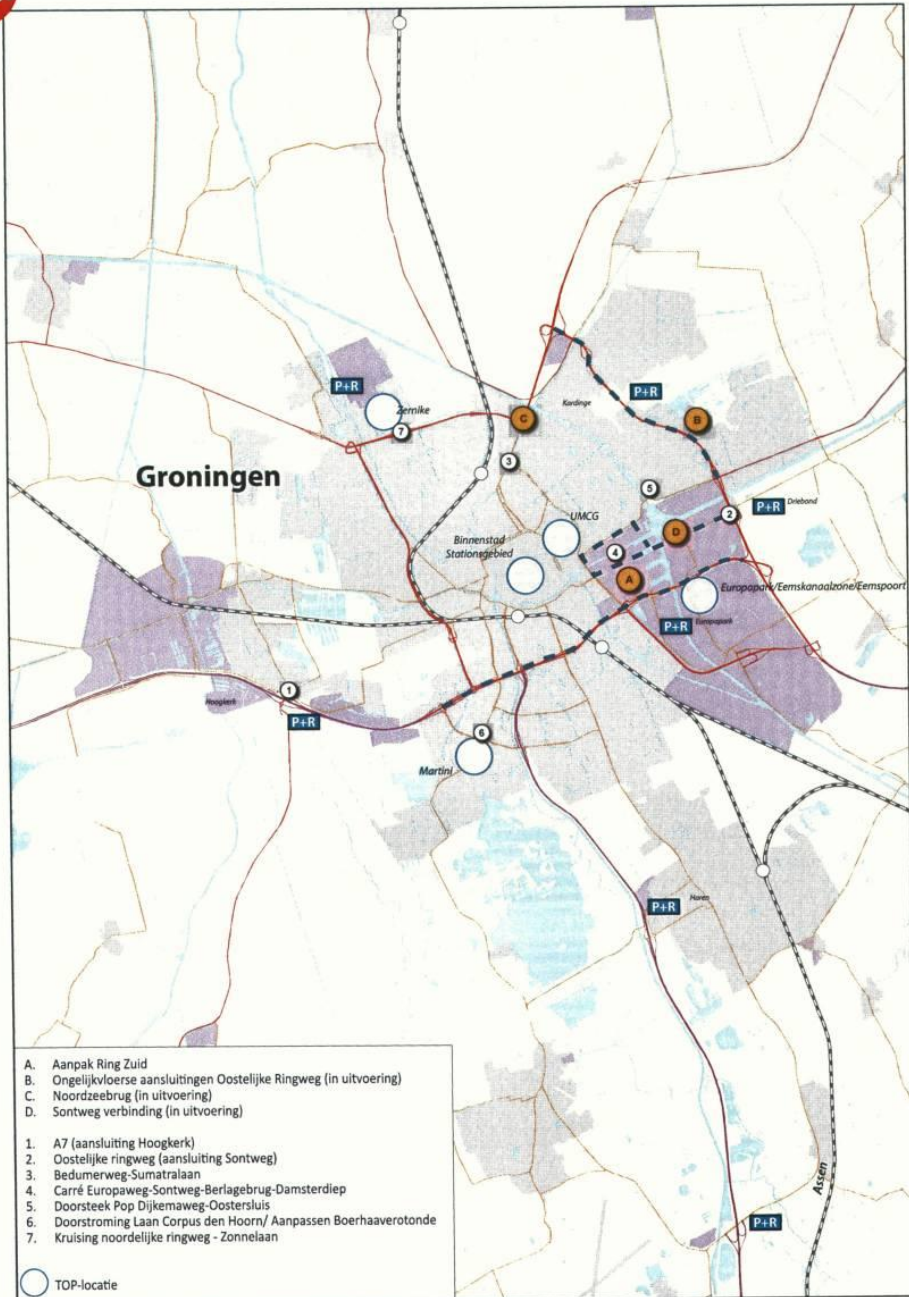
Bereikbaarheidsmaatregelen tijdens grootschalige projecten

In de periode tot 2020 worden in de regio Groningen-Assen door de gemeenten, provincies en het Rijk vele grootschalige en kleinschalige infrastructuurprojecten uitgevoerd die zullen leiden tot een grote verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid van de toplocaties. In de realisatiefase levert dit echter tijdelijke maar aanzienlijke overlast op waardoor de doorstroming en bereikbaarheid van de steden en de regio sterk onder druk komen te staan. Ook kan het stedelijk netwerk onder druk komen te staan. Om deze problematiek te beheersen en te verminderen is door de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar het projectplan 'Grip op bereikbaarheid'* opgesteld. In Assen is ten behoeve van de uitvoering van de FlorijnAs Assen een Minder Hinder plan opgesteld.

Om de auto- en OV-bereikbaarheid van de economische toplocaties te waarborgen en overbelasting van het stedelijk netwerk te voorkomen wordt sterk ingezet op het beïnvloeden van het reisgedrag van weggebruikers met projectspecifiek verkeers- en mobiliteitsmanagement. Binnen het project Aanpak Ring Zuid is een Basispakket Verkeersmanagement opgesteld. Uitwerking en realisatie hiervan vindt plaats in 2013-2014 door Groningen Bereikbaar. In Assen wordt een eigen verkeersmanagement systeem opgezet, gedeeltelijk op basis van het inwinnetwerk van Sensor City.

Daarnaast zijn enkele aanvullende infrastructurele maatregelen noodzakelijk in het stedelijk netwerk van de stad Groningen. Concreet gaat het om maatregelen die enerzijds van belang zijn als tijdelijke alternatieve routes en anderzijds het oplossen van terugslag op het stedelijk netwerk. Het gaat om de volgende prioritaire maatregelen (waarvan een aantal al in uitvoering zijn) die voor de start van Aanpak Ring Zuid gerealiseerd moeten zijn (zie kaart en tabel op de volgende pagina's).

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Prioriteiten Groningen Bereikbaar (uit te voeren voor start Aanpak Ring Zuid)
 60



Nieuwe ambities: prioriteiten Groningen Bereikbaar (uit te voeren voor start Aanpak Ring Zuid)

T-structuur A7 en A28:

- Ongelijkvloerse aansluitingen Oostelijke ringweg (in uitvoering)
- Noordzeebrug (in uitvoering)
- Sontwegverbinding (in uitvoering)
- Oostelijke Ringweg aansluiting Driebond
- Noordelijke Ringweg aansluiting Zonnelaan
- Rotondes A7 aansluiting Hoogkerk
- Boerhaaverotonde en doorstroming Laan Corpus den Hoorn
- Bedumerweg-Sumatralaan
- Carré Europaweg-Sontweg-Berlagebrug-Damsterdiep
- Doorsteek Pop Dijkemaweg-Oostersluis

Verkeers- en mobiliteitsmanagement

Verkeers- en mobiliteitsmanagement is van belang voor het beter benutten van het wegennet, en is zeker de komende jaren onmisbaar bij het verminderen van de hinder ten gevolge van de vele bouwactiviteiten.

Het hoofdwegennet in de regio – vooral in en rond de stad Groningen – is grofmazig en kwetsbaar. Een calamiteit of een ongeval op de Ring, maar ook werkzaamheden en drukbezochte evenementen (bijvoorbeeld TT Assen, voetbalwedstrijden FC Groningen en de Bloemetjesmarkt) kunnen de doorstroming en bereikbaarheid sterk negatief beïnvloeden. Verkeersmanagement heeft een belangrijke rol om dit soort situaties beter te beheersen door de gebruiksmogelijkheden en robuustheid van het wegennet te vergroten. Ook de komende jaren zal sterk geïnvesteerd worden in concrete maatregelen om de weggebruikers slim te laten reizen en de beschikbare wegcapaciteit goed te benutten:

- Verkeer omleiden en bij ongevallen en pechgevallen de weg snel weer vrijmaken en het verkeer direct informeren.
- Zo nodig het verkeer doseren via andere routes als er verderop op de route een probleem is.
- Bij evenementen verkeer via vooraf afgesproken routes naar de beschikbare parkeer-voorzieningen leiden.
- De bus op drukke wegen eigen stroken of banen geven.
- Verkeer informeren of er nog plaats is op de P+R's en over hoeveel minuten de eerstvolgende bus daar vertrekt.

Mobiliteitsmanagement is een zaak van lange adem om werkgeversdoelen (kostenbesparing, duurzaamheid) en overheidsdoelen (ontlasten mobiliteitsvoorzieningen) te combineren.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Overzicht fietsmaatregelen

	Corridor
Maatregelen in het basispakket	
<ul style="list-style-type: none"> • FlorijnAs Assen • Bereikbaarheid Leek/Roden • Stallingsfaciliteiten stations, P+R en bushaltes 	<p>Assen</p> <p>Leek/Roden</p>
Overtekening Basispakket	
Financiële middelen gereserveerd door provincie Groningen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Fietsroute Plus Groningen – Winsum • Fietsroute Plus Groningen – Ten Boer • Fietsroute Plus Groningen-Leek 	<p>Winsum</p> <p>Ten Boer</p> <p>Leek</p>
Overtekening Basispakket:	
<ul style="list-style-type: none"> • Fietsroute Plus Groningen – Haren – Zuidlaren; • Fietsroute Plus Groningen – Hoogezand-Sappemeer; • Fietsverbinding Meerstad – Groningen; • Aanlanding Fietsroute Plus in Winsum; • Oversteek Brunlaan Peizerwolde; • Fietsroute Ezinge, Feerwerd, Garnwerd – Groningen. • Fietsnelweg Assen – Groningen; • Fietsroute Assen – Norg (via Kloosterveen); • Fietsroute Plus Vries – Zuidlaren; • Fietsroute Plus Smilde – Bovensmilde – Assen; • Fietsverbinding Assen West – Messchenveld. 	<p>Haren/Zuidlaren</p> <p>Hoogezand-Sappemeer</p> <p>Groningen/Slochteren</p> <p>Winsum</p> <p>Peize/Roden</p> <p>Ezinge/Garnwerd</p> <p>Haren/Vries/Assen</p> <p>Assen/Norg</p> <p>Vries/Zuidlaren</p> <p>Smilde</p> <p>Assen</p>
Nieuwe ambities	
<ul style="list-style-type: none"> • Werkbudget aanlanding fietsroutes stad Groningen • Ontsluiting en stallingsvoorzieningen P+R-locaties, stations en haltes (Beter Benutten) 	<p>Groningen</p> <p>Alle</p>



De werkgeversgerichte aanpak van de Task Force Mobiliteitsmanagement* wordt gecontinueerd tot en met 2015. Er zijn inmiddels convenanten gesloten met bedrijven met een omvang van 43.000 werknemers. Het doel is om dit aantal fors te verhogen. Aanvullend hierop worden in het kader van dit deelprogramma mobiliteitsmanagement maatregelen uitgevoerd in de projecten Groningen Bereikbaar en Minder Hinder Assen. Dit is vooral gericht op gebieden, doelgroepen en evenementen. Deze onderdelen zijn inmiddels gestart.

5.4 Beter benutten van bestaande infrastructuur

Het programma Beter Benutten is als aanvulling op het maatregelenpakket van de Regio Groningen-Assen gericht op het beter benutten van bestaande infrastructuur. In het programma wordt ingezet op twee hoofddoelen:

1. Het (voorbereiden op het) bereikbaar houden van de steden Groningen en Assen bij de uitvoering van de grote projecten (zie paragraaf 5.2).
2. Het beheersbaar houden van het exploitatietekort van het OV door het accommoderen van de groei van het OV en het afvlakken van de spits.

Het programma Beter Benutten loopt tot 1 januari 2015, voor die datum dienen de projecten afgerond te zijn (behalve mobiliteitsmanagement, dat loopt nog een jaar langer door) en dan dienen er effecten zichtbaar te zijn van de maatregelen. Hiertoe wordt de vermindering van de automobieliteit in de spits op de belangrijkste corridors gemeten, evenals de effecten voor het OV (groei van het aantal reizigers, afvlakking van de spits). Binnen de deelprogramma's wordt in afstemming met Groningen Bereikbaar en Minder Hinder Assen onder meer ingezet op verkeersmanagement/ITS (Intelligente Transport Systemen*), mobiliteitsmanagement, ontsluiting van OV-chipgegevens en stallingsfaciliteiten voor de fiets.

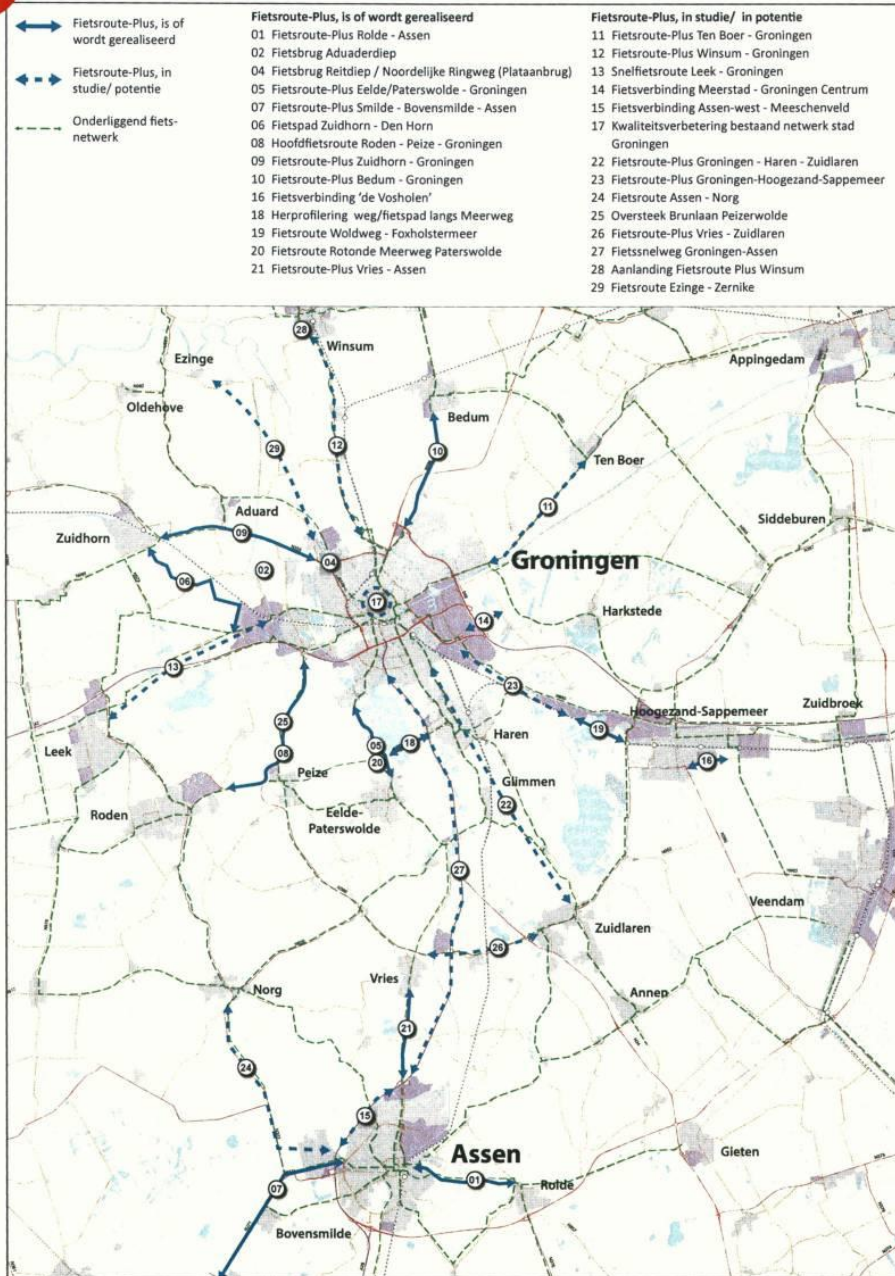
5.5 Fiets

Afronden Fietsroute Plus netwerk

In de afgelopen jaren zijn diverse Fietsroutes Plus en hoofdfietsroutes tussen de regio en de steden aangelegd. Voor de komende periode wordt ingezet op het afmaken van het Fietsroute Plus-netwerk waardoor ook langere afstanden interessanter worden als gevolg van de introductie van de e-bike.

In nevenstaande tabel en in de afbeelding op de volgende pagina is aangegeven welke routes nog ontbreken in het regionale fietsnetwerk. Dit betreffen Fietsroutes Plus, waarmee het stelsel van hoofdfietsroutes naar de steden compleet wordt gemaakt en een aantal ontbrekende schakels wordt gerealiseerd (zie kaart op volgende pagina). Deze maatregelen zijn in studie (uitvoering gepland na 2015), maar er is nog geen (volledige) financiële dekking. Voor enkele fietsroutes richting de stad Groningen zijn al wel financiële middelen gereserveerd door de provincie Groningen. Verder wordt bijgedragen aan de fietsbereikbaarheid in het kader van het programma voor de FlorijnAs Assen en het bereikbaarheidsprogramma Leek/Roden (beide programma's zijn onderdeel van het Basispakket).

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Regionaal fietsnetwerk



Aanlanding regionale fietsroutes

De meeste fietsers uit de regio hebben een bestemming in de steden en daarom moeten de regionale fietsroutes goed aanlanden op het stedelijke fietsnetwerk. Vooral rond Groningen is de aanlanding onvoldoende. Daarom wordt als nieuwe ambitie ingezet op het aantakken van de regionale fietsroutes op de stedelijke hoofd fietsroutes van de stad Groningen. Hiervoor is door de gemeente en provincie Groningen een werkbudget gereserveerd. In de stad zelf zal meer ingezet worden op de hoofd fietsroutes, zoveel mogelijk gekoppeld aan de regionale fietsroutes van en naar de stad.

Ontsluiting en stallingsvoorzieningen P+R-locaties, stations en bushaltes

In de afgelopen jaren is fors ingezet op de P+R-locaties rond de stad Groningen. Onderdeel van de bereikbaarheidsstrategie is om dit de komende jaren voort te zetten. P+R-locaties worden steeds vaker gebruikt door automobilisten die op de fiets hun weg vervolgen (in plaats van met de bus). Daarom moeten de P+R-locaties goed bereikbaar zijn per fiets. Het gaat om de volgende P+R-locaties:

- P+R Haren: vanuit Haren goed bereikbaar op de fiets, de route naar Groningen voert vooral via de fietsroute langs het Noord-Willemskanaal.
- P+R Hoogkerk: in combinatie met de Fietsroute Plus Groningen-Leek krijgt dit P+R-terrein goede fietsroutes naar de verschillende stadsdelen.
- P+R Europapark: op dit moment is de bereikbaarheid per fiets redelijk goed, maar er ontbreekt een rechtstreekse en kwalitatief goede route naar het UMCG. Daarvoor zijn investeringen nodig in het tracé langs de Europaweg (onder andere aanleg fietspad Boumaboulevard-Zuidelijke Ringweg, optimalisaties kruispunten Sontweg-Europaweg en Damsterdiep-Europaweg).
- P+R Karding: vanuit alle richtingen goed bereikbaar, behalve vanuit het westen. De ontwikkeling van de Oosterhamrikzone biedt de mogelijkheid voor de aanleg van een fietsroute tussen het P+R-terrein Karding en UMCG-Noord. Ligt bovendien in het verlengde van de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer.
- P+R Zernike: goede fietsverbindingen met Zernike en via het Jaagpad een goede rechtstreekse fietsroute naar de binnenstad.

Behalve een goede bereikbaarheid per fiets zijn kwalitatief goede stallingsvoorzieningen essentieel om meer mensen op de fiets te krijgen. In het kader van Beter Benutten worden de stallingsvoorzieningen op de P+R-terreinen Haren, Hoogkerk en Europapark de komende jaren verbeterd en uitgebreid. Bovendien wordt er voorzien in fietskluizen en oplaadpunten voor e-bikes. Ook worden in het kader van Beter Benutten in de gehele regio de stallingsfaciliteiten verbeterd bij een aantal treinstations en belangrijke bushaltes.



6. Vervolg



6.1 Proces

De geactualiseerde Netwerkanalyse dient als basis voor de bijgestelde Bereikbaarheidsstrategie en het Bereikbaarheidsprogramma. Besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden in het Portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer (POVV) en de Stuurgroep Regio Groningen-Assen. Op basis van deze besluitvorming is deze eindrapportage opgesteld. De actualisatie van de Netwerkanalyse is gebruikt als bouwsteen voor de actualisatie van de Regiovisie 2013. Het aangepaste Meerjaren Investeringsprogramma (MIP) wordt in het kader van de actualisatie regionale samenwerking in de Stuurgroep RGA van september 2013 vastgesteld en daarna ter goedkeuring aan raden en Staten voorgelegd, conform het convenant van de Regio.

Een aantal nadere uitwerkingen start in de tweede helft van 2013. Dit betreft:

- Onderzoek naar het lange termijn perspectief HOV-structuur RGA. Onder verantwoordelijkheid van de Regio Groningen-Assen wordt een verkenning gestart naar de maatregelen die genomen moeten worden om het lange termijnbeeld voor wat betreft de hogere ambitieniveaus voor de HOV-assen en de trein te bereiken. Onderdelen van dit onderzoek zijn de vervoerswaarde, de gevolgen voor de exploitatie van bus en trein, de benodigde infrastructuur, uitwerking van de aansluiting onderliggend busnet op het HOV-netwerk, een meer gedetailleerde raming van de kosten en de mogelijk financiering.
- Opstellen van een plan van aanpak voor het monitoren van de mobiliteitsontwikkelingen in samenhang met Groningen Bereikbaar en het programma Beter Benutten en het jaarlijks opstellen van een voortgangsrapportage Netwerkanalyse op basis van dit monitoringsprogramma (zie paragraaf 6.2).
- Uitwerking van het onderdeel van de bereikbaarheidsstrategie voor wat betreft de economische toplocatie Groningen Airport Eelde en goederenvervoer.
- Uitwerken P+R-aanpak rond de stad Groningen in relatie tot de parkeerproblematiek in de stad.

6.2 Monitoring

In de analysefase is een schat aan informatie bij elkaar gebracht over mobiliteit en diverse externe factoren. Dit geeft een integraal beeld van de bereikbaarheid van de regio. Uit de analyse is naar voren gekomen dat de ontwikkeling van mobiliteit anders is verlopen dan in 2006 werd voorspeld, vooral als gevolg van de economische teruggang en de daarmee samenhangende teruggevallen ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw en bedrijventerreinen). Dit heeft geresulteerd in een stabilisatie (en op sommige corridors zelf teruggang) van de mobiliteitsontwikkeling. Daarnaast is gebleken dat de voorspelling voor 2030 een grote bandbreedte oplevert waarbinnen de mobiliteitsontwikkeling waarschijnlijk gaat ontwikkelen. Daarnaast is gebleken dat de voorspelling voor 2030 een grote bandbreedte oplevert waarbinnen de mobiliteitsontwikkeling waarschijnlijk gaat ontwikkelen.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Uit de analyse blijkt verder dat er enkele ontwikkelingen spelen die in 2006 nog niet waren voorzien maar die wel belangrijke gevolgen kunnen hebben voor de mobiliteit in Nederland en de Regio Groningen-Assen (vooral de gevolgen van de digitale samenleving en het landelijk beleid met betrekking tot de OV studentenkaart en het sociaal leenstelsel). Er is er nog geen duidelijk beeld van de gevolgen van dergelijke ontwikkelingen voor de mobiliteitsvraag in de regio, al zijn hiernaar wel onderzoeken gaande op landelijk niveau.

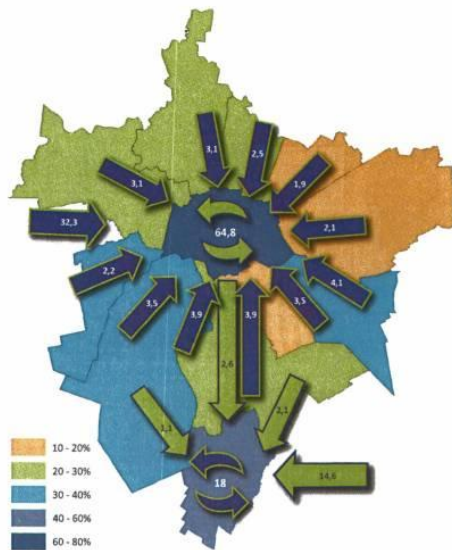
Tenslotte blijkt uit modelberekeningen in het kader van Aanpak Ring Zuid dat er diverse knelpunten blijven bestaan rond aansluitingen van het stedelijk netwerk op de hoofdinfrastructuur en de aanrij-routes naar economische toplocaties binnen de stad Groningen (dynamo's). Door middel van gerichte monitoring zal in de komende periode beoordeeld worden in hoeverre maatregelen genomen moeten worden om deze knelpunten op te lossen.

Daarom is het gewenst om sterker dan voorheen de mobiliteitsontwikkeling in de regio (en relevante projecten en factoren die daarop van invloed zijn) op een regelmatige basis te monitoren, bijvoorbeeld in de vorm van een jaarlijkse voortgangsrapportage. Ook is het van belang om in de komende jaren te kunnen evalueren of de bereikbaarheidsstrategie voor de regio (en de daaruit voortvloeiende projecten) de gewenste effecten hebben. Hiervoor wordt in de komende maanden in samenwerking met de Regiopartners (gemeenten, provincies, Rijkswaterstaat en vervoerorganisaties) en de programma's Groningen Bereikbaar, Minder Hinder Assen en Beter Benutten (waarin ook al nagedacht wordt over monitoring) een plan van aanpak opgesteld voor een regionaal monitoringsprogramma Bereikbaarheid. In dit plan van aanpak wordt onder meer ingegaan op de te onderzoeken thema's en doelstellingen voortvloeiend vanuit de Bereikbaarheidsstrategie, de te betrekken indicatoren ("wat willen we weten en meten?"), de in te zetten instrumenten ("wat hebben we wanneer nodig?") en organisatie ("wie doet wat?").

Bijlagen



Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Percentage beroepsbevolking werkzaam in de eigen gemeente en aantal werknemers (x 1.000) werkzaam in Groningen en Assen (december 2010).
Bron: CBS

Woon- en werkregio's van werkenden per december 2010 (x 1.000) Bron: CBS

Woonregio's	Werkregio's												Totaal	werkzame beroepsbevolking
	Assen	Bedum	Ten Boer	Groningen	Haren	Hoogezand-Sappemeer	Leek	Noordenveld	Slochteren	Tynaarlo	Winsum	Zuidhorn		
Assen	18	0	0	3,9	0,2	0,2	0,2	0,2	0	0,9	0	0	23,6	28,8
Bedum	0,1	1,2	0,1	2,5	0,1	0,1	0	0	0	0	0,1	0	4,2	5
Ten Boer	0	0,2	0,4	1,9	0,1	0,1	0	0	0,1	0	0	0	2,8	3,5
Groningen	2,6	0,5	0,1	64,8	1,9	1	0,7	0,9	0,2	0,8	0,2	0,4	74,1	85,4
Haren	0,4	0	0	3,5	1,3	0,2	0,1	0,1	0	0,4	0	0	6	6,3
Hoogezand-Sappemeer	0,4	0	0	4,1	0,6	5,2	0,1	0,1	0,4	0,5	0	0	11,4	14,7
Leek	0,3	0	0	2,2	0,1	0,1	2,8	0,7	0	0,2	0	0,1	6,5	6,8
Noordenveld	1,1	0	0	3,5	0,2	0,1	0,9	3,7	0	0,6	0	0,1	10,2	13,6
Slochteren	0,1	0	0,1	2,1	0,3	1,1	0	0	1,3	0,1	0	0	5,1	6,1
Tynaarlo	2,1	0	0	3,9	0,5	0,4	0,1	0,4	0,1	3,7	0	0	11,2	13
Winsum	0,1	0,2	0	3,1	0,1	0,1	0	0	0	0	1,4	0,1	5,1	5,9
Zuidhorn	0,1	0	0	3,1	0,1	0,1	0,6	0,1	0	0,1	0,1	1,8	6,1	8,2
Totaal regio	25,3	2,1	0,7	98,6	5,5	8,7	5,5	6,2	2,1	7,3	1,8	2,5	166,3	197,3
Totaal banen	39,9	3,0	1,4	130,9	6,6	13,5	8,8	8,3	3,3	10,2	2,7	3,8	232,3	

*Driejaarsgemiddelde periode 2009-2011

Bijlage 1 Verkeersgegevens



Verwevenheid stad en regio

De steden Groningen en Assen zijn sterk verweven met de omliggende gemeente binnen en buiten de regio Groningen-Assen. Deze verwevenheid is in de afgelopen jaren sterk toegenomen. Dit blijkt onder meer uit de Enquête beroepsbevolking van het CBS. Hierin is per gemeente onderzocht waar mensen wonen en werken (gegevens december 2010, zie nevenstaande afbeelding en tabel). In onderstaande afbeelding is per gemeente aangegeven waar de inwoners werken: in de eigen gemeente of in een van de omliggende gemeenten. Dit geeft een goede indicatie van de woon – werk relaties in de regio en de interacties tussen de gemeenten.

De regio als totaal had in december 2010 ruim 232.000 banen waarvoor ruim 197.000 inwoners 'beschikbaar' waren, oftewel de werkzame beroepsbevolking (in 2006 waren dit nog ruim 224.000 banen en ruim 172.000 inwoners). Dit betekent dat de regio als totaal een ingaande pendel heeft en dus de banenmotor voor de omliggende schil is. Daarnaast werkt circa 53% van de beroepsbevolking in de eigen gemeente. Vooral Assen en de stad Groningen bieden veel werk aan de eigen inwoners (dit aantal is overigens stabiel gebleven over de periode 2006-2010).

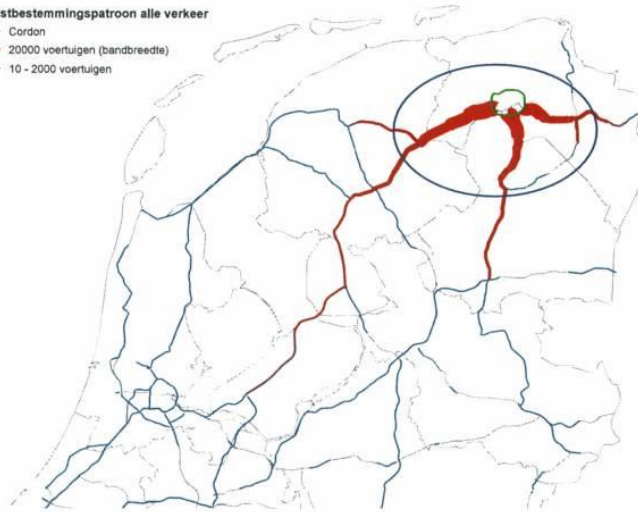
Het overige deel van de beroepsbevolking in de regio is forens.

- Dit betreffen inwoners van de omliggende kernen die op de stad Groningen en Assen zijn aangewezen. Dit aantal is tussen 2006 en 2010 gegroeid van circa 39.000 tot 41.000.
- Circa 47.000 mensen die werkzaam zijn in de stad Groningen en Assen komen dagelijks van buiten de regio Groningen-Assen (2006: 43.000).
- Andersom verlieten dagelijks circa 32.000 mensen de stad Groningen en Assen om elders in de regio (en de omliggende gebieden) aan het werk te gaan. In 2006 waren dit nog 24.000 mensen.

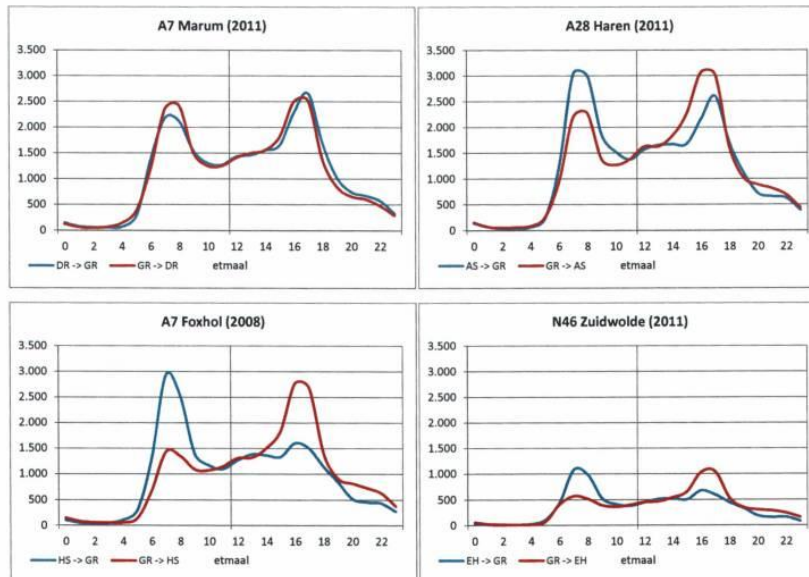
Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Herkomstbestemmingspatroon alle verkeer
 — Cordon
 — 20000 voertuigen (bandbreedte)
 — 10 - 2000 voertuigen



Bron: Atlas Hoofdwegenet 2012



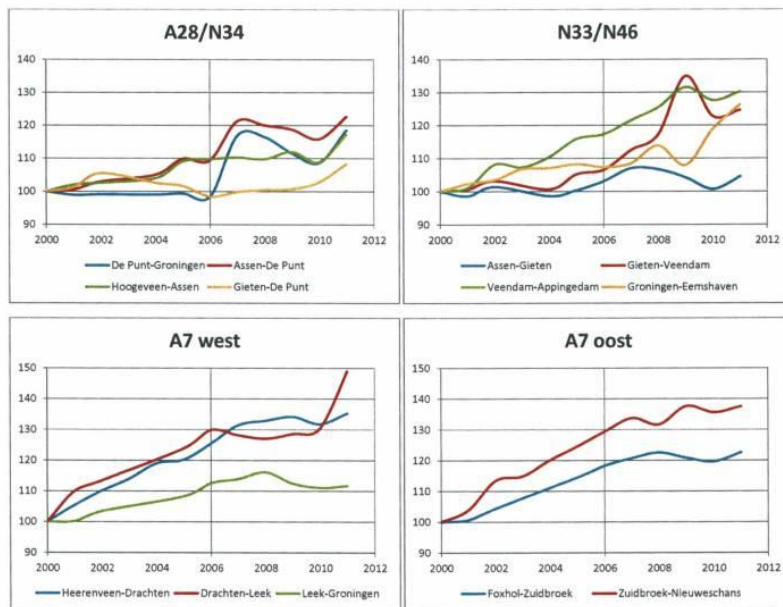
Uurintensiteit per richting op hoofdwegen
 Bron: provincie Groningen, Rijkswaterstaat

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



De verwevenheid tussen stad en regio blijkt ook als gekeken wordt naar het herkomstbestemmingspatroon voor de agglomeratie Groningen (inclusief doorgaand verkeer). Hieruit blijkt dat de belangrijkste relaties met Groningen liggen binnen de cirkel Assen, Drachten en Zuidbroek (zie nevenstaande afbeelding).

Ook komt deze verwevenheid tot uiting in de actuele verkeersgegevens. Op basis van uurgegevens op de rijkswegen (zie nevenstaande afbeeldingen) blijkt dat er een sterke wederzijdse relatie bestaat tussen enerzijds Groningen en anderzijds Assen, Drachten en de tussenliggende kernen (op de A7 west en A28 is sprake van een spits in beide richtingen). Vanuit de Eemshaven (N46) en Hoogezand-Sappemeer (A7 oost) is ook sprake van een sterke relatie, deze is echter eenzijdig gericht op de stad Groningen.

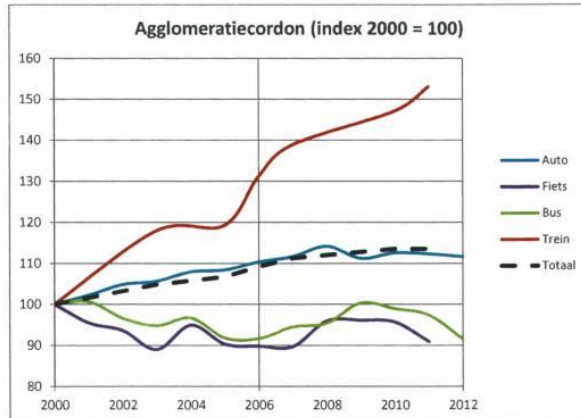


Mobiliteitsontwikkeling hoofdwegen (gemiddelde van telpunten per traject 2000-2011)
Bron: provincie Groningen, Rijkswaterstaat

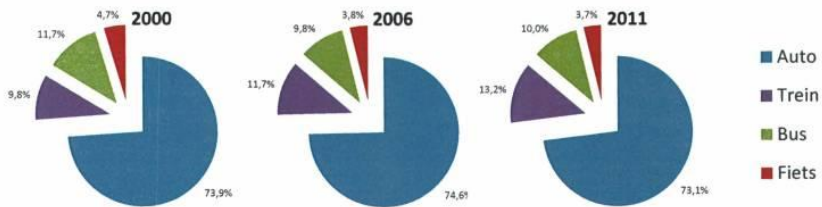
Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Totale pendel agglomeratie Groningen autoverkeer per corridor



Ontwikkeling mobiliteit agglomeratiecordon stad Groningen (2000-2011),
Bron: gemeente Groningen, provincie Groningen, Rijkswaterstaat, OV-bureau, NS Reizigers

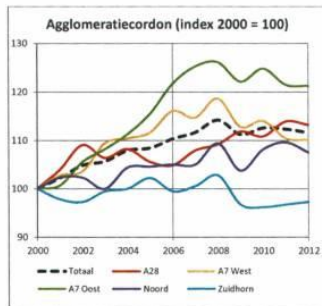


Modal split agglomeratiecordon stad Groningen (2000-2011),
Bron: gemeente Groningen, provincie Groningen, Rijkswaterstaat, OV-bureau, NS Reizigers

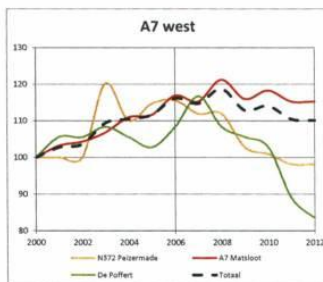
Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Ontwikkeling autoverkeer agglomeratiecordon Groningen



Ontwikkeling autoverkeer agglomeratiecordon stad Groningen (2000-2012),
Bron: gemeente Groningen, provincie Groningen, Rijkswaterstaat

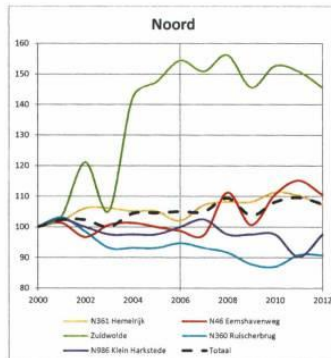


- Op de A7 is sinds 2008 sprake van een stabilisatie van de verkeersgroei.
- Sinds 2006 neemt het verkeer op het onderliggend wegennet (sterk) af.

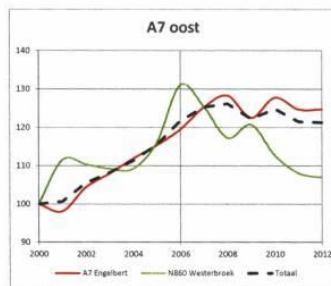


- Op de N355 is over de hele periode 2000-2012 een stabiel beeld.
- Op de Hoogeweg is sprake van een afname sinds 2006.

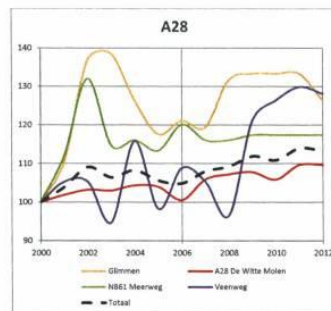
Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



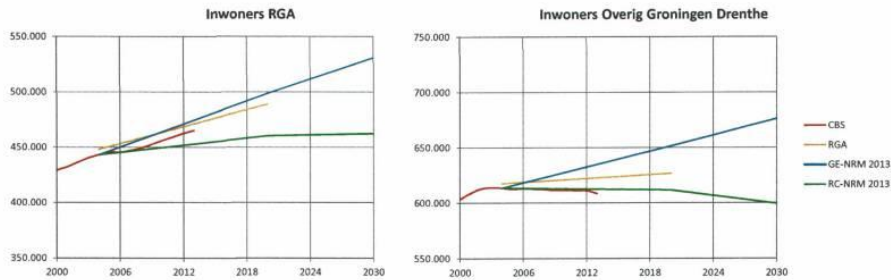
- Vanaf 2008 is sprake van stabilisatie van de verkeersgroei
- Op de N46 en N361 is sprake van stabilisatie/ lichte verkeersgroei.
- Het verkeer op de N360 en de N986 is stabiel/ licht dalend. Mogelijke oorzaken zijn de werkzaamheden op de oostelijke ringweg, bevolkingsafname en aanzuigende werking van de N46 en N33.
- Het verkeer op de Groningerweg bij Zuidwolde is tussen 2000 en 2004 sterk toegenomen en sinds 2004 stabiel/licht dalend



- Vanaf 2008: stabilisatie/lichte afname van de intensiteiten
- Op de A7 is sinds 2008 sprake van een stabilisatie van de verkeersgroei.
- Op het onderliggend wegennet is sprake van een afname sinds 2006.



- Op zowel het hoofdwegennet (A28) als het onderliggend wegennet is sprake van een stijging van het verkeer over de periode 2000-2009
- Vanaf 2009 is er nauwelijks groei op het onderliggende wegennet.
- Op de A28 is nog sprake van groei.



In 2006 hebben het CPB, MNP en RPB vier scenario's gepubliceerd voor de mogelijke toekomstige ontwikkeling van Nederland: Welvaart en leefomgeving. Een scenariostudie voor Nederland in 2040 (WLO). De vier scenario's, Global Economy, Strong Europe, Transatlantic Market en Regional Communities, hebben een horizon tot 2040. Scenario's schetsen een speelveld van mogelijke toekomst. Ze kunnen worden beschouwd als de hoekvlaggen van een voetbalveld, waarbinnen het spel zich naar verwachting zal afspelen.

Uitgangspunten Global Economy

- EU breidt zich nog verder naar het oosten uit;
- sterke wereldwijde economische integratie
- internationale samenwerking op andere gebieden dan handelsvraagstukken mislukt;
- nadruk op eigen verantwoordelijkheid van burgers;
- arbeidsproductiviteit groeit;
- sterke groei van economie en bevolking;
- geen overeenkomst om grensoverschrijdende milieuvraagstukken aan te pakken;
- forse milieuvuiling;
- lokale milieu-initiatieven.

Uitgangspunten Regional Communities

- landen hebben sterke eigen soevereiniteit;
- EU voert geen institutionele hervormingen door;
- geen mondiale handelsliberalisatie;
- geen internationale aanpak milieuvraagstukken;
- bescheiden bevolkingsgroei en economische groei;
- nauwelijks hervorming collectieve sector;
- nadruk gelijke inkomens en solidariteit;
- relatief lage arbeidsparticipatie en hoge werkloosheid;
- rem op innovatie, verspreiding kennis en investeren in onderwijs.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Aantallen in- en uitstappers op een gemiddelde werkdag op regionale lijnen

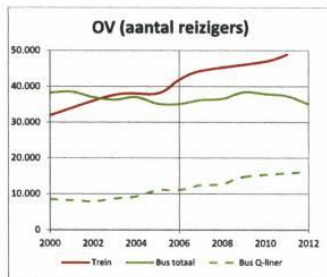
Gemeente	Station	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Assen	Assen (NS)	7.863	7.928	8.350	9.244	9.210	8.533	8.733	8.377
Haren	Haren (NS)	1.274	1.337	1.350	1.390	1.413	1.343	1.316	1.285
Bedum	Bedum	404	440	408	450	456	462	484	
Winsum	Sauwerd	277	386	244	440	358	268	530	
	Winsum	2.255	1.968	2.170	2.036	2.308	2.265	2.382	
	Baflo	630	702	800	820	655	753	665	
	Totaal	3.162	3.056	3.214	3.296	3.321	3.286	3.577	
Zuidhorn	Zuidhorn	2.220	2.340	2.476	2.536	2.600	2.485	2.596	
	Grijpskerk	498	561	718	668	796	809	840	
	Totaal	2.718	2.901	3.194	3.204	3.396	3.294	3.436	
Hoogezand	Kropswolde	241	331	312	460	732	512	530	
	Martenshoek	699	899	1.108	1.714	1.180	1.048	1.012	
	Hoogezand-Sappemeer	691	1.240	1.300	1.298	1.286	969	1.272	
	Sappemeer Oost	230	234	282	236	533	506	550	
	Totaal	1.861	2.704	3.002	3.708	3.731	3.035	3.364	
Groningen	Hoofdstation (NS+Arriva)	29.617	30.471	32.570	34.038	34.999	34.574	36.348	35.301
	Noord	1.769	1.512	1.786	1.650	1.510	1.960	1.702	1.700
	Europapark					514	881	990	1.300
	Totaal	31.386	31.983	34.356	35.688	37.023	37.415	39.040	38.301
Menterwolde	Zuidbroek	384	438	602	1.318	793	838	810	
Veendam	Veendam								1.600*
Oldambt	Scheemda	454	349	524	714	678	713	694	
	Winschoten	2.194	2.065	2.492	2.582	2.510	2.619	2.448	
	Totaal	2.648	2.414	3.016	3.296	3.188	3.332	3.142	

Bron: NS Reizigers, Arriva (* is schatting)

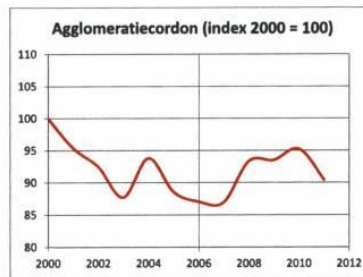
Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



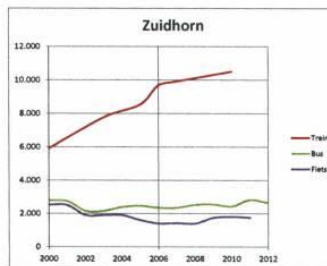
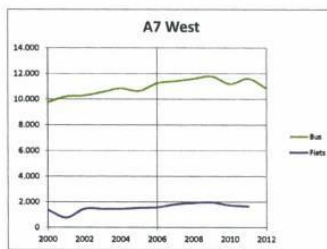
Ontwikkeling openbaar vervoer en fietsverkeer agglomeratiecordon Groningen



Ontwikkeling OV (totaal)



Ontwikkeling fietsverkeer (totaal)



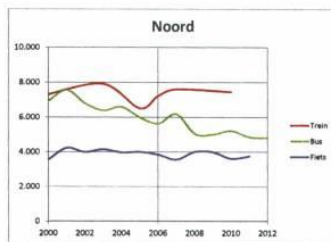
- Het aantal busreizigers is toegenomen (vanaf 2009 stabilisatie). Dit is een rechtstreeks gevolg van investeringen in hoogwaardig busvervoer (frequentieverhoging, nieuwe lijnen).
- Het fietsverkeer is stabiel gebleven.
- Het aantal treinreizigers is over de gehele periode sterk gestegen, terwijl het aantal busreizigers stabiel is.
- Het fietsverkeer is gedaald tot 2006 en vanaf 2006 weer gegroeid.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen

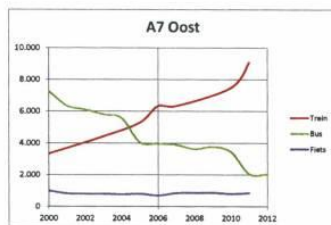


Belevingsonderzoek Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn

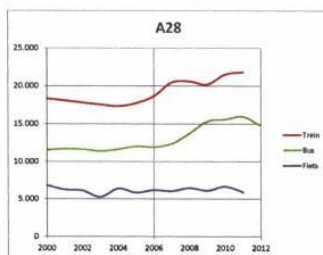
Eind 2012 is een belevingsonderzoek uitgevoerd onder fietsers die gebruik maken van de Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn. Doel van het onderzoek was om inzicht te krijgen in de ervaring en het gebruik van de Fietsroute Plus. Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat - met een gemiddelde waardering van 7,9 - de Fietsroute Plus tussen Groningen en Zuidhorn voldoet aan de doelstelling dat de kwaliteit van de Fietsroute Plus gemiddeld beoordeeld moet worden met een 8 (doelstelling uit de Beleidsnota Fiets). Tevens geven de resultaten van de enquête de indruk dat het fietsgebruik op de fietsroute tussen Zuidhorn en Groningen is toegenomen (20% van de ondervraagden geeft aan meer te zijn gaan fietsen sinds de aanleg van de Fietsroute Plus). De komende periode moeten tellingen uitwijzen of dit ook daadwerkelijk het geval is.



- Het aantal treinreizigers en het fietsverkeer is stabiel gebleven
- Het aantal busreizigers is gedaald.
- Het fietsverkeer is stabiel gebleven.



- Het aantal treinreizigers is sterk gestegen als gevolg van de opening van spoorlijn Groningen-Veendam en de frequentieverhoging op het traject Groningen-Zuidbroek.
- Het aantal busreizigers is gedaald als gevolg van het opheffen van parallel buslijnen, maar wel in mindere mate dan de stijging van het aantal treinreizigers.
- Het fietsverkeer is stabiel gebleven.

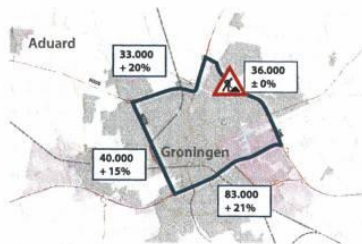


- Zowel het aantal trein- als busreizigers is toegenomen, vooral vanaf 2006.
- De toename van het aantal busreizigers is een rechtstreeks gevolg van investeringen in hoogwaardig busvervoer (frequentieverhoging, nieuwe lijnen).
- Het fietsverkeer is stabiel gebleven.

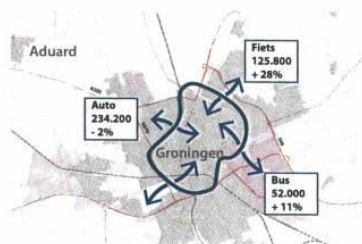
Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



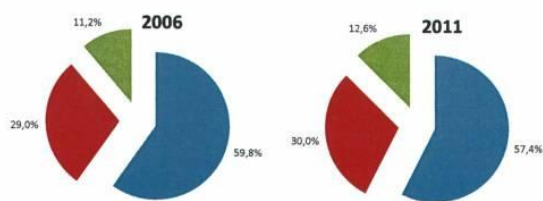
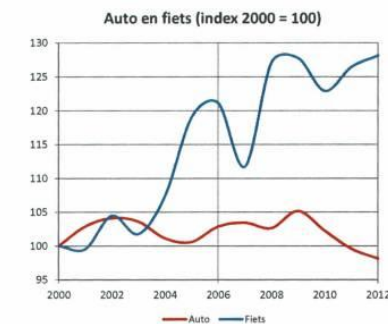
Mobiliteit Stad Groningen



Ontwikkeling verkeer binnencordon stad Groningen (2000-2012, bus 2006-2011).
Bron: gemeente Groningen



Ontwikkeling verkeer binnencordon stad Groningen (2000-2012, bus 2006-2011).
Bron: gemeente Groningen

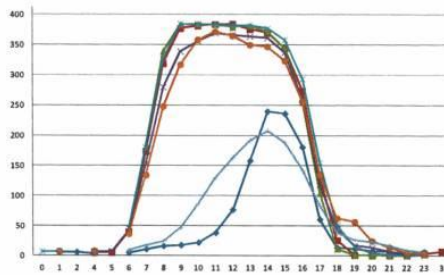
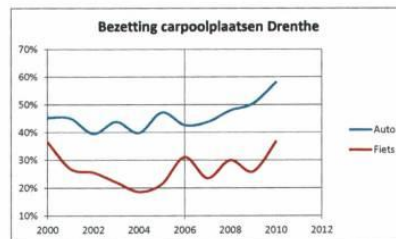
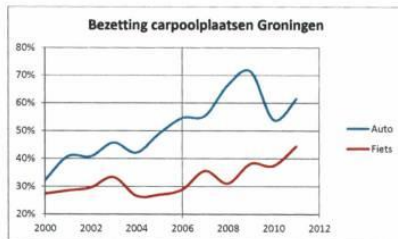
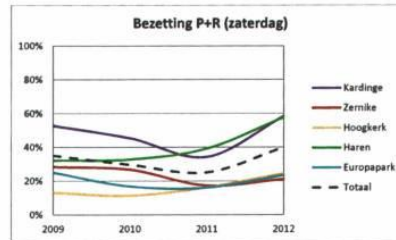
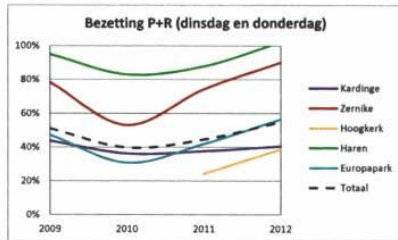


Modal split binnen cordon stad Groningen (exclusief voetgangers)

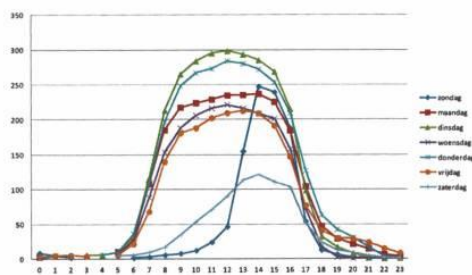
Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



P+R en carpool



Bezetting P+R Haren per uur in week 15 - 2013
Bron: Groningen Bereikbaar



Bezetting P+R Hoogkerk per uur in week 15 - 2013
Bron: Groningen Bereikbaar



Groningen Airport Eelde

Vlieg- en passagiersbewegingen Groningen Airport Eelde (bron: Groningen Airport Eelde)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Vliegbewegingen						
lijndiensten	1.182	752	443	411	416	798
charters	1.186	1.386	1.248	1.148	1.126	1.089
les-/oefenvluchten	42.974	45.132	49.973	50.165	38.586	32.557
overig (vnl. prive)	14.064	14.067	13.884	12.344	12.646	11.910
Totaal	59.406	61.337	65.548	64.068	52.774	46.354
Index 2007 = 100	100	103	110	108	89	78
Passagiersbewegingen						
lijndiensten totaal	18.820	11.797	5.883	4.611	4.153	60.812
charters	148.304	174.960	159.162	147.551	142.495	144.082
overig (vnl. luchttaxi)	5.331	4.177	2.062	1.688	2.202	2.347
Totaal	172.455	190.934	167.107	153.850	148.850	207.241
Index 2007 = 100	100	111	97	89	86	120

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



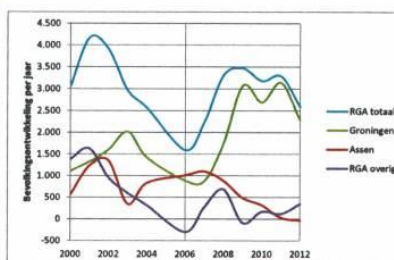
Bijlage 2 Achterliggende factoren



Demografie

Het aantal inwoners en de samenstelling van de bevolking binnen de regio is van directe invloed op de mobiliteitsvraag. Na een dieptepunt in 2004-2006 stijgt de bevolkingsgroei van de regio in de periode 2006-2008 tot circa 3.500 inwoners per jaar. Daarna is sprake van enkele jaren van stabiele groei en (sinds 2012) lijkt de groei weer iets af te vlakken. Opvallend is dat de groei van de regio voor het grootste deel en in toenemende mate voor rekening komt van de stad Groningen (in 2011 en 2012 circa 90%). De groei van Assen is de afgelopen jaren teruggevallen. De overige regio gemeenten laten een wisselend beeld zien. Duidelijk is wel dat in enkele gemeenten binnen de regio al sprake is van stabilisatie en krimp. Samen met de bevolkingsafname in enkele gebieden buiten de regio zou dit deels de geconstateerde stabilisatie van het autoverkeer en afname van het aantal reizigers op vooral de noordelijke corridors kunnen verklaren.

	Stand bevolking		Ontwikkeling	
	1 januari 2006	2013	absoluut	relatief
Assen	63.383	67.173	3.790	6,0%
Bedum	10.675	10.550	-125	-1,2%
Groningen	180.729	195.405	14.676	8,1%
Haren	19.107	18.646	-461	-2,4%
Hoogezand-Sappemeer	34.513	34.522	9	0,0%
Leek	18.936	19.606	670	3,5%
Noordenveld	31.573	31.035	-538	-1,7%
Slochteren	14.938	15.626	688	4,6%
Ten Boer	7.164	7.501	337	4,7%
Tynaarlo	31.977	32.453	476	1,5%
Winsum	14.021	13.906	-115	-0,8%
Zuidhorn	18.459	18.700	241	1,3%
RGA totaal	445.475	465.123	19.648	4,4%



Bevolkingsontwikkeling Regio Groningen-Assen 2006-2012

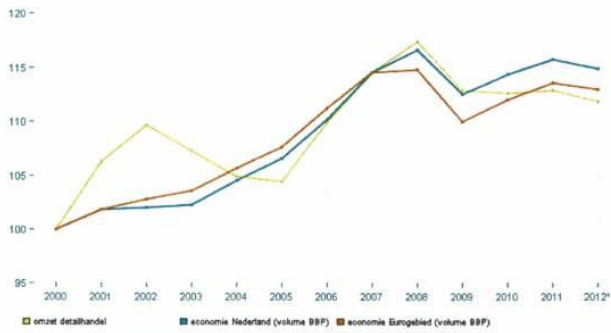
Bron: CBS

Verder is opvallend dat de trendbreuk in de bevolkingsontwikkeling van de regio samenvalt met de signaleerde trendbreuk in de ontwikkeling van het autoverkeer. Dit kan deels worden verklaard door nader te kijken naar de samenstelling van de bevolkings(groei) van de stad Groningen en de regio Groningen-Assen.

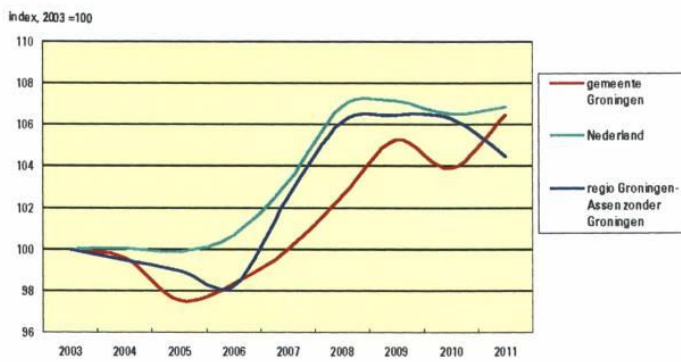
In de stad Groningen is de groep jongvolwassenen (19 tot 29 jaar) oververtegenwoordigd, zowel in de bevolkingsopbouw als in de groei van de afgelopen jaren (56% van de bevolkingsgroei in de periode 2006-2012 betrof deze leeftijdsgroep, bron: Statistisch Jaaroverzicht gemeente Groningen).

Daarnaast blijkt uit onderzoek van het KIM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) dat juist deze bevolkingsgroep vanaf 2005 minder gebruik is gaan maken van de auto en meer van openbaar

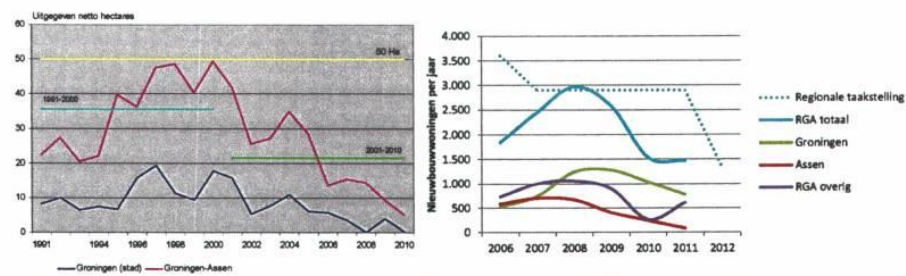
Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Ontwikkeling detailhandel en economie Nederland en Eurogebied
Bron: CBS



Ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen Groningen, Regio Groningen-Assen en Nederland
Bron: Statistisch Jaaroverzicht gemeente Groningen



Uitgifte netto hectares bedrijventerrein 1991-2010,
Bron: Bureau Louter

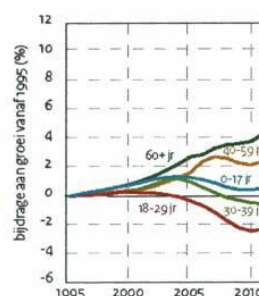
Woningbouwontwikkeling en regionale taakstelling regio Groningen-Assen
Bron: CBS

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



vervoer en fiets (zie onderstaande afbeelding). Belangrijke oorzaken zijn een toegenomen onderwijsdeelname en langere reisafstanden door schaalvergroting in het onderwijs.

Volgens de prognoses is één op de vier inwoners van de regio in 2040 65 jaar of ouder. De grijze druk binnen de regio zal dan ook toenemen. Een steeds groter deel van de afgelegde verplaatsingen en kilometers komt voor rekening van ouderen. Dit komt enerzijds doordat het aandeel ouderen in de bevolking en daarmee in het verkeer toeneemt; anderzijds doordat deze ouderen zich ook vaker en verder verplaatsen dan de ouderen van vroeger. Een vergrijzende bevolking betekent niet direct minder mobiliteit. Autogebruik en -bezit is onder ouderen immers steeds meer gemeengoed. De reismotieven zullen echter wel anders zijn: minder woon-werkverkeer en meer sociaal-recreatief verkeer. Verplaatsingen zullen naar verwachting meer op andere tijden zijn dan in de spitsuren plaatsvinden. Deze mobiliteitsvergreijzing kan dus bijdragen aan een meer gelijkmatige spreiding van het (auto)verkeer over de dag en daarmee aan een geringere congestie. Er kunnen hierdoor wel nieuwe recreatieve spitsen ontstaan, bijvoorbeeld aan het einde van de vrijdagmiddag en in het weekend.



Effect verandering automobilititeit per persoon
Bron: KIM, Mobiliteitsbalans 2012

Economie

De trendbreuk in de economische ontwikkeling sinds het uitbreken van de economische crisis in 2008 vertoont een sterke gelijkenis met de trendbreuk in de mobiliteitsontwikkeling (zie onderstaande afbeeldingen van de economische groei en werkgelegenheidsgroei in Nederland en de regio Groningen-Assen). Geconcludeerd wordt dat de kredietcrisis van de afgelopen jaren een dempend effect heeft gehad op de groei van de automobilititeit. Dit betekent echter ook dat een aantrekkelijke economie weer zal resulteren in een toename van verkeer (bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid).

Ruimtelijke ontwikkelingen

Sinds 2008 is de woningbouwproductie binnen de regio gehalveerd van circa 3.000 woningen per jaar tot 1.500 woningen per jaar. Dit heeft geresulteerd in een bijstelling van de regionale taakstelling in 2012 (van 2.900 naar 1.300 woningen per jaar). De uitgifte van bedrijventerrein binnen de regio is de afgelopen jaren eveneens sterk teruggelopen. In 2000 werd in de regio nog 50 hectare per jaar uitgegeven. Tussen 2007 en 2011 was dit 57 hectare in vijf jaar.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Uitgifte netto hectares bedrijventerrein (2007-2011)

bron: RGA

Gemeente	2007	2008	2009	2010	2011	2007-2011
Groningen	4,8	4,1	0	0,6	0,7	10,2
Haren	0	0	0	0	0	0
Hoogezand-Sappemeer (incl. Slochteren)	2,7	0,4	0,1	0,3	0	3,5
Leek	2,9	3	3,3	1,1	0,9	11,2
Assen	4	8,6	4,5	1,4	3	20,1
Noordenveld	0,3	0	1,9	0,2	0,3	2,7
Tynaarlo	1,6	3,8	0,7	0,6	1,2	7,9
Bedum	0	0	0	0	1,5	1,5
Totaal	16,3	19,9	10,5	2,8	7,6	57,1

Digitale samenleving

Veel mensen verwachten dat een verdere digitalisering van de samenleving tot een daling van de mobiliteit zal leiden. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid concludeert dat over het algemeen de netto-effecten van ICT op de mobiliteit – en de afvlakking daarvan – nog niet goed is vast te stellen. Dat geldt voor e-commerce en e-werken, maar ook voor de mobiliteitseffecten van sociale netwerken, waar vooral jongeren gebruik van maken.

In de afgelopen jaren zijn Nederlanders steeds meer online gaan winkelen. Inmiddels wordt bijna 10% van alle niet-dagelijkse boodschappen gekocht via internet. Voor de dagelijkse boodschappen is dat aandeel nog steeds beperkt, tot 0,7%. De groei deed zich in alle leeftijdsgroepen voor. Zo steeg dit aandeel bij de jongeren van 16 tot 25 jaar in deze periode van 57 % naar 80 %. Relatief het sterkst was de stijging onder 65- tot 75-jarigen. Sinds 2006 is het aandeel ouderen dat via internet koopt bijna verdrievoudigd. Door e-commerce neemt de mobiliteit enerzijds af (minder ritten naar de winkel), maar kan ook leiden tot nieuwe mobiliteit elders (afleveren van bestellingen in woonwijken). Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft de gevolgen van internetwinkelen voor de mobiliteit op een rij gezet. Hieruit blijkt dat door internetwinkelen netto minder voertuigkilometers gereden.

Ook het e-werken neemt toe. De helft van de mkb-bedrijven geeft aan dat er met werknemers afspraken gemaakt kunnen worden over een flexibele begin- en eindtijd van een werkdag. Bij overheidsbedrijven is dat 73% en 15% van de werknemers in deze sector mag hun werktijden zelfs volledig zelf bepalen. In de provincies Groningen en Noord-Holland zijn mkb-bedrijven flexibeler met werktijden dan in andere provincies (bron: slimwerkenenslimreizen.nl). E-werken kan tot een reductie van de mobiliteit leiden (vervangen woon-werk verplaatsing door een thuiswerkdag), een toename van de mobiliteit (het fysiek willen ontmoeten van nieuwe sociale contacten op afstand) of een gelijkblijvende hoeveelheid mobiliteit, die mogelijk wel in de tijd verschuift (het buiten de spits naar kantoor reizen).



Bijna elke universiteit in Nederland is al bezig met het digitaliseren van hoorcolleges (e-learning). Op dit moment worden hoorcolleges nog als een extra service online gezet door de RuG en dienen de digitale colleges nog niet als vervanging van de hoorcolleges. Met name voor de massale hoorcolleges zou het digitale hoorcollege een alternatief kunnen zijn. Overigens heeft het plaatsen van hoorcolleges online bij de Universiteit van Amsterdam niet geleid tot een significante terugloop van het collegebezoek (NRC Next, 2013 - 3 januari). Op dit moment is het niet te zeggen of de opkomst van het digitale hoorcollege zal leiden tot een afname van verkeersstromen.



Bijlage 3 Regionaal bereikbaarheidsprogramma



Deelprogramma 1: HOV-bus infrastructuur

De projecten binnen dit deelprogramma zijn gericht op infrastructurele ingrepen om de bus sneller en betrouwbaarder te maken. Centrale doelstelling is het verminderen van de exploitatiekosten van de bus en het aantrekkelijk maken van de bus ten opzichte van de auto. Het sneller maken van het OV blijkt een zeer effectieve maatregel te zijn.

Voltooide projecten	Planvorming/studie
HOV-as West (fase 1 en 2)	FlorijnAs Assen
Opwaarderen Qliner haltes Roden	HOV-as West (fase 3)
Opwaarderen Qliner haltes Leek	Kwaliteitsverbetering Qliners / Marketing en prijsbeleid
Busbaan Peize - Groningen	Doorstromingsmaatregelen Ten Boer - Groningen
Bus op de vluchtstrook A7 Leek-Hoogkerk	Bus doorstroming Europaweg
Bus op de vluchtstrook A28 Haren-Groningen Zuid	Bus toe- en afrit A7 transferium Hoogkerk
	Eemskanaalzone
	OV bereikbaarheid Leek/Roden
	Busdoorstroming Norderbrug - station
	Infraontsluiting OV-knooppunt Hoogezand Centrum



Bus op de vluchtstrook



HOV-as West

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Deelprogramma 2: P+R en Busknooppunten

Investerings in Park + Ride (P+R) en busknooppunten zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van de regio. Hierdoor wordt de mogelijkheid aan reizigers geboden om van de auto (of de fiets) over te stappen op het openbaar vervoer. De groei van het autoverkeer wordt hierdoor voor een deel omgebogen naar het OV. Dit deelprogramma bevat een omvangrijk pakket aan maatregelen, die hier worden ingedeeld in de categorieën:

- bestemming P+R (onderdeel P+R-nota gemeente Groningen, transfer auto-bus/fiets)
- herkomst P+R (transfer auto/fiets-bus)
- OV-knooppunten (veelal transfer trein-bus).

Vrijwel alle projecten zijn van belang voor de ombouw van de Zuidelijke Ringweg Groningen, dus wordt gestreefd naar uitvoering voor 2015.

Voltooid	In uitvoering	Planvorming/studie
Transferium Assen Noord (herkomst P+R)	Stationsgebied Haren (OV-knooppunt)	Stationsgebied Bedum (OV-knooppunt)
Transferium Hoogkerk (bestemming P+R)	Transferium Hoogezand (herkomst P+R)	Transferium Zernike (bestemming P+R)
Transferium Haren (bestemming P+R)	Bereikbaarheid transferium Haren (bestemming P+R)	Transferium Driebond (bestemming P+R)
Kwaliteitsverbetering P+R Europapark (bestemming P+R)	Uitbreiding P+R Haren (bestemming P+R)	Stationsgebied Winsum (OV-knooppunt)
Transferium Assen West (herkomst P+R)	Bereikbaarheid busstation Assen (OV-knooppunt)	Doorontwikkeling transferium Zuidhorn (herkomst P+R)
Transferpunt Zuidlaren (herkomst P+R)		Transferium Leek (herkomst P+R)
Centrumhalte Roden (OV-knooppunt)		Norgerbrug (Assen-West, transferium)
Toegankelijkheid bushaltes		Bushalte Hooge Meeren Zuidzijde (OV-knooppunt)
		Uitbreiding en verbetering transferium Karding (bestemming P+R)
<i>Centrumhalte Roden</i>	<i>Transferium Assen-noord</i>	Transferium de Punt (herkomst P+R)
		Knooppunt Rolde (OV-knooppunt)
<i>P+R Haren</i>	<i>P+R Hoogkerk</i>	Knooppunt Rolde (OV-knooppunt)
		Knooppunt Gieten (OV-knooppunt)
		Knooppunt Bareveld / Stadskanaal (OV-knooppunt)
		Busstation Norg (OV-knooppunt)
		Transferium Hoogezand (herkomst P+R)



Deelprogramma 3: Regionaal spoor

De projecten binnen het deelprogramma spoor zijn benoemd in het Raamwerk RegioRail. Met de uitvoering hiervan wordt een systemsprong in het regionale openbaar vervoer beoogd, onder meer door doorkoppeling van spoorlijnen in Groningen, verlengen van spoorlijnen en frequentieverhoging. In het MIP is niet de mogelijke reactivering van het spoor naar de Eemshaven en Stadskanaal opgenomen. Voor de volledigheid zijn ze wel in onderstaand overzicht opgenomen.

Voltooid	In uitvoering	Planvorming/studie
Station Europapark Reactivering spoorverbinding Groningen - Veendam	Facelift Noordelijke Stations	Station Hoogkerk Frequentieverhoging Groningen- Leeuwarden (3 → 4) Knoop Hoogezand-Sappemeer Knoop Groningen Frequentieverhoging Groningen- Assen (4 → 6) Reactivering spoorverbinding Veendam - Stadskanaal Sporverbinding Roodeschol - Eemshaven



Station Veendam



Station Europapark

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Deelprogramma 4: Fiets

Het doel van dit deelprogramma is om het gebruik van de fiets een zo goed mogelijk alternatief te laten zijn voor de auto. Op de belangrijke fietsroutes naar de steden Groningen en Assen worden snelle en veilige fietsroutes gecreëerd. Door de verwachte toename in het gebruik van onder andere e-bikes (gestimuleerd vanuit mobiliteitsmanagement) is dit deelprogramma van belang. De uitvoering van de hoofdfietsroutes naar de stad zijn van belang voor de ombouw van de Zuidelijke Ringweg Groningen, dus wordt gestreefd naar uitvoering voor 2015. De bijdrage uit het MIP voor de fiets is bestemd voor infrastructuurmaatregelen in de twee categorieën Fietsroutes Plus en ontbrekende schakels.

Voltooid	In uitvoering	Planvorming/studie
Fietsroute Plus Rolde-Assen	Kwaliteitsverbetering bestaand netwerk stad Groningen	Fietsroute plus Winsum - Groningen
Fietsbrug Aduaderdiep	Fietsrouteplus Zuidhorn-Groningen	Fietsroute plus Ten Boer - Groningen
Fietsbrug Reitdiep/Noordelijke Ringweg (Plataanbrug)	Fietsrouteplus Bedum - Groningen	Fietsrouteplus Smilde - Bovensmilde - Assen
Fietsrouteplus Vries-Assen	Fietsverbinding de Vosholen	Snelfietsroute Leek - Groningen
Fietsrouteplus Eelde/Paterswolde-Groningen	Herprofilering weg/fietspad langs Meerweg	Fietsverbinding Meerstad - Groningen Centrum
Hoofdfietsroute Roden - Peize - Groningen	Fietsroute Woldweg - Foxholstermeer	Fietsverbinding Assen-West / Messchenveld
Fietsroute Ronde Meerweg Paterswolde		
Fietspad Zuidhorn - Den Horn		



Fietsrouteplus Assen-Rolde



Fietsrouteplus Eelde-Paterswolde-Groningen

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Deelprogramma 5: Mobiliteits- en verkeersmanagement

De pilot mobiliteitsmanagement werd door de Taskforce Mobiliteitsmanagement uitgevoerd in 2010 - 2012. Hierbij is er een relatie met de deelprogramma's bus infra, P+R en fiets. Onderdelen van mobiliteitsmanagement zijn het nieuwe werken/digitale mobiliteit, MKB-vouchers, parkeermanagement, stimuleren fietsen en educatie.

Ten opzichte van andere regio's is op het gebied van verkeersmanagement een inhaalslag nodig. Op dit moment zijn bij (dynamisch) verkeersmanagement de volgende onderdelen in het MIP opgenomen:

- Investeringsplan verkeersmanagement ZRG (uitvoering 2013 - 2020);
- Uitvoering pakket 13, benuttingsmaatregelen (gerealiseerd);
- Dynamische Reisinformatie Systemen (DRIS), ook in het RSP-programma opgenomen.

Via het programma Beter Benutten van het Ministerie van I&M is de verlenging van mobiliteitsmanagement en intensivering van verkeersmanagement gerealiseerd. Verlengen c.q. intensiveren van mobiliteits- en verkeersmanagement zijn van groot belang voor de bereikbaarheidsproblematiek bij de uitvoering van de projecten in en rond Groningen en bij de projecten FlorijnAs in Assen. Via Groningen Bereikbaar wordt de komende paar jaar een compleet Basispakket verkeersmanagement gerealiseerd.



Voorbeelden inzet DRIS in de huidige praktijk

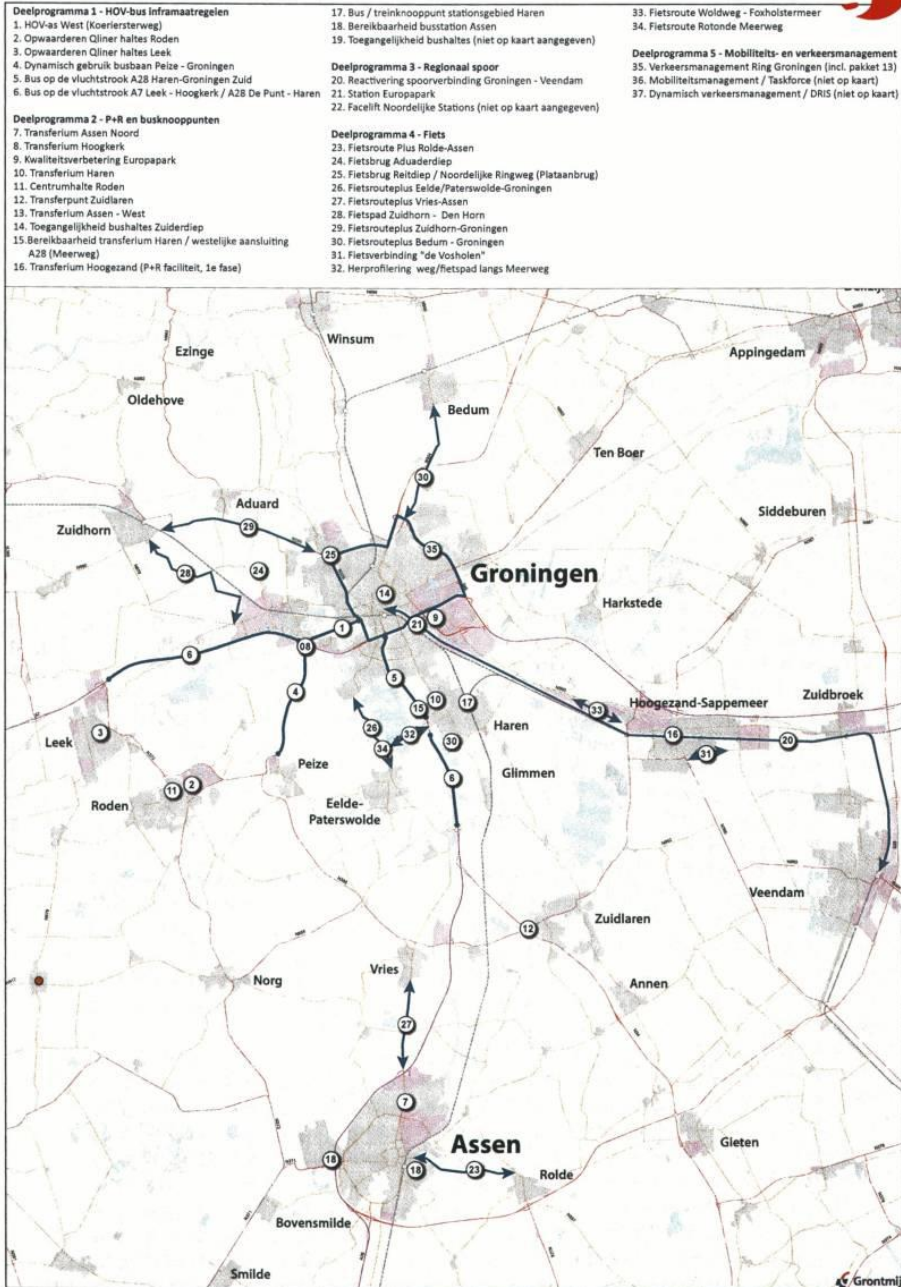


Deelprogramma 6: Auto - hoofdstructuur

Vanuit het Bereikbaarheidsprogramma RGA wordt niet gestuurd op de projecten die onder het deelprogramma auto - hoofdstructuur vallen. Wel wordt de voortgang van deze projecten gevolgd, waardoor overzicht wordt geboden en de samenhang met de andere deelprogramma's wordt aan te geven. In onderstaande tabel zijn de gerealiseerd en in uitvoering zijnde projecten weergegeven die waren opgenomen in de Netwerkanalyse 20061.

Voltooid	In uitvoering	Planvorming/studie
Ring Zuid (fase 1)	Knooppunt Assen-Zuid	Aanpak Ring Zuid (fase 2)
Oprit Europaplein	Verdubbeling N33	Reitdieplein fase 2
Haarweg-Europaweg	Ring Oost	Aansluiting Kloosterveen-A28
Tweede hoofdonsluiting Kloosterveen	Noordzeebrug	Aansluiting Driebond
Ring West	Aansluitingen onderliggend wegnnet	Derde aansluiting Meerstad
Reitdieplein fase 1		Aanpassen aansluiting N360
Wegvak Peelo		Openstelling Oosterhamriktracé
		Doorstroming N355
		Doorstroming en leefbaarheid N361
		Aansluiting N371-N373 (Norgerbrug)
		Eemskanaalzone
		Noord-zuidroute

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Gerealiseerde projecten en projecten in uitvoering RGA
97



Bijlage 4 Actualisatie Regiovisie Groningen-Assen 2013



Regionale samenwerking

In november 1996 werd op basis van een eerste integrale uitwerking van de Regiovisie Groningen-Assen een convenant gesloten tussen gemeenten en provincies. Hierin stonden twee thema's centraal. Enerzijds het versterken van de nationale en interprovinciale betekenis van de stad Groningen, van de regionale positie van Assen en van de rol van omliggende kernen als schakel tussen stad en land, en anderzijds het realiseren van een efficiënte verkeer- en vervoersstructuur en een samenhangende opgave voor woningbouw, natuur en landschap. Kort en bondig werd dit samengevat in twee hoofddoelstellingen:

1. Benutten en uitbouwen van economische kansen;
2. Versterken en benutten van de gebiedskwaliteit.

In 2004 werd de visie voor het eerst fundamenteel inhoudelijk geactualiseerd. Gekozen werd voor het sterker inzetten op het bundelen van wonen en werken in de zogeheten T-structuur en, parallel daaraan, het behouden van de natuurlijke en landschappelijke gebiedskwaliteiten. In de evaluatie van 2008/2009 werd het startsein gegeven voor een economische agenda, een kwaliteitsimpuls voor het landschap, meer aandacht voor profilering en versterking van de positie van de niet-stedelijke gemeenten.

Veranderende context, maar blijvend perspectief

In september van 2008 viel de bank Lehman Brothers om en kreeg de financiële crisis en vervolgens ook de recessie Nederland in zijn greep. Anno 2013 is duidelijk geworden dat daarmee de context voor de regionale samenwerking veranderd is. De nieuwbouw van woningen is stilgevallen. De verkoop van bedrijventerreinen en kantoren is teruggelopen. De werkloosheid stijgt. Consumenten en bedrijven houden de hand op de knip.

Inmiddels is het inzicht doorgebroken dat er niet alleen sprake is van conjuncturele effecten. Ons aanbod van kantoren, winkels en bedrijventerreinen is te ruim gebleken en voor onder meer woningbouw is er nog een grote reserve plancapaciteit. Er is een vragersmarkt ontstaan waarin uiterst kritisch naar de kwaliteit van het aanbod wordt gekeken. In financieel opzicht zijn toekomstige rendementen niet meer zo zeker als voorheen. Deze noodzakelijke correctie van de 'leencapaciteit' van de financiële instellingen beperkt de komende jaren de financiële armslag van bedrijven, bewoners en overheden aanzienlijk. Daarbij komt een verder decentraliserende en bezuinigende overheid.

Andere belangrijke trends zijn toenemende aandacht voor verantwoord energiegebruik, een afnemend contrast tussen stad en land, toenemende behoefte aan herkenbaarheid van plaats en regio en de opkomst van nieuwe vormen van economie en werkgelegenheid.

Raadsvoorstel - Actualisatie Regiovisie Groningen Assen



Ondanks (of juist vanwege) deze drastisch veranderende context is het belang van de regio Groningen-Assen nog steeds evident. Groningen-Assen zal ook de komende decennia een groeiende bevolking kennen. De concentratie van werk, opleiding en voorzieningen zet zich door. De werkgelegenheid zal zich vooral concentreren in de beide steden, met als gevolg dat de dagelijkse pendel naar de steden toeneemt en dat stedelijke voorzieningen beter bezocht worden. De invloedssfeer van de steden groeit naarmate het landelijk gebied krimpt.

Voor de gehele Noordelijke regio neemt hierdoor het belang van een gezond economisch kerngebied alleen maar toe. Daarmee blijft de betekenis van de ontwikkeling van Groningen-Assen als één complementair functionerend, samenhangend systeem – met de steden als kloppend hart – onveranderd groot. Nieuwbouw en uitbreiding van woningen, winkels en bedrijventerreinen is de komende jaren weliswaar minder aan de orde, maar samenwerken aan de verbindingen én de kwaliteit van stad en land misschien wel des te meer. Op het moment dat de economie weer aantrekt, is het van belang om te beschikken over een kwalitatief aanbod dat de toenemende, maar veranderde, vraag kan bedienen.

Speerpunten

De oorspronkelijke hoofddoelstellingen voor de Regio Groningen-Assen – economische kansen benutten en uitbouwen en gebiedskwaliteiten behouden en versterken – blijven overeind. Daarvan zijn drie nieuwe speerpunten afgeleid voor de komende periode, die de samenwerking in de regio nieuwe inhoud geven en het profiel van de regio versterken.

Het economisch kerngebied verder ontwikkelen

De Regio Groningen-Assen heeft een belangrijke functie als economisch kerngebied in Noord-Nederland. Zowel voor de inwoners en ondernemers in de regio als daarbuiten is het van eminent belang dat Groningen-Assen deze positie behoudt en verder ontwikkelt. Dit vraagt om:

- Het verbeteren van het ondernemers- en vestigingsklimaat;
- Bedrijfsontwikkeling en –vestiging;
- Verbondenheid met andere regio's;
- Het profileren van de regio als attractieve stadsregio waarin het prettig werken en wonen is.

De interne samenhang versterken

De verwevenheid tussen de steden Groningen en Assen enerzijds en de regio anderzijds wordt sterker. Het aantal dagelijkse verplaatsingen tussen de regio en de steden groeit nog steeds. Of het nu is om te werken, te wonen, onderwijs te volgen, medische voorzieningen te gebruiken, te winkelen, te recreëren of evenementen te bezoeken. Bij gebrek aan een goed Nederlands equivalent gebruiken wij voor het gebied waarin men zijn min of meer dagelijkse en reguliere activiteiten onderneemt, de term 'daily urban system'. Het is zaak ervoor te zorgen dat dit samenhangende systeem goed kan functioneren en zich verder kan ontwikkelen. Dit vraagt om:



- Een hoogwaardig vervoersnetwerk;
- Het versterken van de bijbehorende infrastructuur;
- Het monitoren van regionale afspraken over de ontwikkeling van plancapaciteiten voor wonen, werken, bedrijfspuisvesting en voorzieningen.

De interne bereikbaarheid is een noodzakelijke voorwaarde voor een goede regionale ontwikkeling. Hier ligt een actieve rol voor de samenwerkingsorganisatie Regio Groningen-Assen. De aandacht moet zich richten op het organiseren van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), het realiseren van transferia en P+R-voorzieningen en van hoofdfietsroutes. De regionale samenwerking heeft ook belang bij een goede bereikbaarheid van de recreatieve zwaartepunten, de belangrijkste zorgvoorzieningen en de economisch stuwende locaties (bijvoorbeeld kennisconcentraties energie, sensor, healthy ageing).

De kwaliteit van stad en land behouden en versterken

Het Kwaliteitsteam typeert Groningen-Assen als "een regio met een grote diversiteit aan landschappen en woonmilieus. 'Stad en land' vormen hier een twee-eenheid. De regio combineert een grote diversiteit aan recreatieve milieus en woonmilieus met een breed en actueel cultureel aanbod. De regio combineert vrijheid, ruimte en ecologische kwaliteiten met een breed spectrum aan stedelijke en dorpse voorzieningen". Die kwaliteiten wil de regio koesteren en waar mogelijk verder versterken. Dit vraagt om versterking van :

- De steden als centra en ankerpunten voor werk, onderwijs, cultuur en voorzieningen;
- Het landelijk gebied als aantrekkelijk en vitaal platteland en recreatief gebied.

1 Driejaarsgemiddelde periode 2009-2011



Bijlage 5



PM HOV Visie



Bijlage 6 Verklarende woordenlijst



Lijst ingekomen stukken

Lijst ingekomen stukken

Raadscommissie Financiën en Veiligheid 16 oktober 2013

COLLEGEBRIEVEN (te vinden in het Raads Informatie Systeem)

Nr.	Datum	Onderwerp	Advies	Opmerking
1.	29-08-2013	Nieuw gemeentebreed personeelsmagazine	v.k.a.	
2.	05-09-2013	Wijziging gemeenschappelijke regeling Veiligheids-en Gezondheidsregio Groningen		Agenda F&V 18-9
3.	06-09-2013	Gemeentelijke tarieven 2014		Agenda F&V 18-9
4.	06-09-2013	Zienswijze raad begroting 2014 GGD (als onderdeel van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Groningen)		Agenda F&V 18-9
5.	11-09-2013	Kerntaken gemeente Groningen		Agenda F&V 18-9
6.	19-09-2013	Sisa-heraanleveringen 2010-2011	v.k.a.	
7.	26-09-2013	Beantwoording vragen motie 'intern in plaats van extern'	v.k.a.	
8.	01-10-2013	Stadstoezicht: resultaten onderzoek en hoofdlijnen verbeteringen	Op agenda	

OVERIGE INGEKOMEN STUKKEN

(vanaf nu worden alle ingekomen stukken van derden op de totaalijst overige ingekomen stukken van de raad gezet - onder inlogcode op het RIS-)

Verslag 4 september

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING FINANCIËN EN VEILIGHEID

Datum: 4 september 2013
Plaats: nieuwe raadzaal
Tijd: 13.00 – 15.10 uur

Aanwezig: de heer J. Spakman (voorzitter, PvdA), de dames S.A. Koebrugge (VVD), L.R. van Gijlswijk (SP), K. de Wrede (Partij voor de Dieren), de heren B. Baldew (PvdA), W. Moes (PvdA), D. Jager (VVD), M.T. Gijbsbertsen (GroenLinks), W.B. Leemhuis (GroenLinks), A. Sijbolts (Stadspartij), B. Benjamins (D66), J.H. Luhoff (D66) *tot B2*, B. Koops (CDA), E.B. Koopmans (ChristenUnie), M. van den Anker (Student en Stad)

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

Namens het college: de heren J.P. Rehwinkel (burgemeester) *niet bij B1*, T. Schroor (D66) *tot B2*

Insprekers: de heer Cuperus en mevrouw Klaver (beiden namens buurtvereniging A-kwartier)

Afwezig m.k.: de heer R.P. Prummel (Stadspartij)

Verslag: de heer J. Bosma (Notuleerservice Nederland)

A. ALGEMEEN DEEL

A.1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de vergadering om 13.00 uur en heet iedereen hartelijk welkom.
- Wijst op een Rekenkamercommissie op 24 september 2013 's avonds; een werkbezoek aan de brandweer op 18 september 2013 om 9.30 uur; een extra commissievergadering op 18 september 2013 om 16.30 uur; en een werkbezoek aan de DIA op 25 september 2013 om 11.00 uur.

Burgemeester Rehwinkel:

- Doet na afloop van de reguliere vergadering een vertrouwelijke mededeling.

Wethouder Schroor:

- Trok een door de raad gewenste kritische lening aan bij de Triodos Bank ter waarde van 25 miljoen euro ten behoeve van het Forum.

A.2. Vaststelling agenda

De voorzitter:

- Stelt vast dat B3 wordt doorgeschoven naar 16 oktober 2013 wegens late aanlevering van stukken.
- Verplaatst B4 naar het conform-deel van de agenda, A4c.

De agenda wordt conform deze wijzigingen vastgesteld.

A.3. Afspraken en planning

De voorzitter:

- Stelt voor LTA 2013-381 en -382 te schrappen gezien de collegebrief van gisteren.

Mw. Van Gijlswijk (SP):

- Wil nu niet besluiten 2013-101 en 2013-102 inzake de Drank- en Horecawet af te voeren.
- Mist de toezegging over het initiatiefvoorstel “Waar een wil is, is een weg”. Het college zou hier na de zomer op terugkomen. Wanneer volgt een reactie en blijft het college hier scherp op?

Dhr. Koopmans (ChristenUnie):

- Vindt het werkbezoek aan de DIA op voorhand niet genoeg reden om 2013-384 af te voeren, omdat in september nog een voortgangsrapportage zou verschijnen.

Wethouder Schroor:

- Gaat zo snel mogelijk achter de contourenbrief aan, is benieuwd wat Prinsjesdag oplevert en verwacht in oktober een inhoudelijk debat in de commissie over het genoemde initiatiefvoorstel.
- Zorgt dat bij het werkbezoek aan de DIA vragen beantwoord zullen worden.

Verslag 4 september

A.4. Conformstukken

A.4.a. Verhoging limiet aan te trekken langlopende leningen 2013 (raadsvoorstel 6 juni 2013)

Dhr. Koops (CDA):

- Verbaast zich over de timing en roept op bij de begrotingsbehandeling ook het Treasuryplan en deze limiet vast te stellen.
- Overweegt een motie in te dienen over dit onderwerp.

Dhr. Baldew (PvdA):

- Sluit aan bij de bijdrage van het CDA.
- Begrijpt niet waarom de overschrijdingen niet eerder voorzien waren.
- Sluit een motie over dit onderwerp niet uit.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Sluit aan bij de bijdrage van het CDA.
- Wil niet dat de verhoogde limiet automatisch van toepassing blijft en steunt behandeling bij de begroting.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Sluit in grote lijnen aan bij het CDA.

Wethouder Schroor:

- Beseft dat de timing krap is, maar beter dan vorig jaar toen achteraf verhoging werd aangevraagd.
- Wijst erop dat deze verhoging eenmalig is.
- Denkt wel dat het meerjarig investeringsvolume een structurele verhoging rechtvaardigt en wil hier een goed debat over voeren.
- Ziet geen ruimte meer om overschrijdingen met eigen buffers op te vangen.
- Wijst op het voordeel op lange termijn van de lage rentetarieven van dit moment.
- Herziet eind dit jaar het Treasurystatuut.

Het raadsvoorstel wordt op verzoek van het CDA en de PvdA geagendeerd als éénminuutinterventie voor de raad van 25 september 2013.

A.4.b. Terugblik bezoek koninklijk paar (raadsvoorstel 26 juni 2013)

Het raadsvoorstel wordt als conformstuk geagendeerd voor de raad van 25 september 2013.

A.4.c. Verzoek om aandragen actiepunten ten behoeve van het dienstverleningsplan 2013 van Ernst&Young (memo auditcommittee 21 augustus 2013)

Mw. De Wrede (Partij voor de Dieren):

- Ziet graag onderzocht of de baten van groen in geld uitgedrukt kunnen gaan worden, mede met het oog op de bezuinigingen op ecologisch beheer.

Dhr. Koops (CDA):

- Is zeer geïnteresseerd in subsidierelaties en vindt de stresstest voor herhaling vatbaar.

Dhr. Baldew (PvdA):

- Wil dat kritisch gekeken wordt naar organisatieontwikkeling, het Shared Service Centre en het Klant Contact Centrum (KCC).

Dhr. Koopmans (ChristenUnie):

- Vindt het onduidelijk of aandachtspunten uit het verleden automatisch worden meegenomen.
- Ziet graag de voorspelbaarheid van voortgangsrapportages terug in het plan.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Ziet graag dat de accountant in bredere zin ingaat op voorspelbaarheid en bekijkt hoe het kan dat de raad soms achteraf budgetten goed moet keuren.

Mw. Van Gijlswijk (SP):

- Begrijpt dat eerdere aandachtspunten blijven en is daar voorstander van.

A.5. Rondvraag

Dhr. Koopmans (ChristenUnie):

- Verbaast zich na het bellen van 14050 alsnog voor Groningen te moeten kiezen. Het bandje wekte de indruk dat het een landelijk netwerk betrof. Blijft dit zo?

Verslag 4 september

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Zou het niet goed vinden wanneer er een harde afscherming komt waardoor burgers alleen het KCC en niet een gespecialiseerde ambtenaar krijgen te spreken.

Wethouder Schroor:

- Probeert keuzemenu's bij 14050 tot een minimum te beperken. De vraag is nodig, omdat er ook andere gemeenten het kengetal 050 hebben en Groningen diensten aan andere gemeenten levert.
- Streeft ernaar zoveel mogelijk vragen door het KCC deskundig te laten afhandelen. Lukt dit niet, dan zal de backoffice een kwestie binnen bepaalde termijn afhandelen.

B. INHOUDELIJK DEEL

B.1. Nota sociale Mediabeleid (collegebrief 1 augustus 2013)

Dhr. Van der Leest (beleidsadviseur sociale media):

- Houdt een presentatie over de nota.

Dhr. Luhoff (D66):

- Vindt het goed de strategie te herzien, gezien de snelle veranderingen op dit terrein.
- Complimenteert de nota en ziet ook lessen van de commissie-Cohen terug.
- Mist aandacht voor sociale media als instrument voor collegiale uitwisseling van ambtenaren met andere steden en landen.
- Begrijpt dat het KCC algemeen monitort wat leeft in de stad. Andere ambtenaren zullen ook nadrukkelijk via sociale media in gesprek gaan met burgers.

Dhr. Van den Anker (Student en Stad):

- Mist een duidelijke richtlijn om het beleid over twee jaar te kunnen beoordelen.
- Is benieuwd in hoeverre contact van ambtenaren via sociale media voor juridische problemen kan zorgen.

Dhr. Koops (CDA):

- Vindt het een goede strategie en heeft er vertrouwen in.
- Waarschuwt voor de mogelijke juridische consequenties die contact van een ambtenaar namens de gemeente kan hebben.
- Steunt het onderwijsprogramma en het systeem van Train the Trainers. Dit scheelt een hoop geld.
- Mist in de nota SMART geformuleerde doelen. Wanneer is het klaar?

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Ziet het als een noodzaak aanwezig te zijn op sociale media.
- Complimenteert Stadsbeheer met de goede interactie via internet.
- Ziet graag nog meer ambitie wat betreft interactie. Jongeren gebruiken vaak uitsluitend Facebook en de gemeente moet hier goed de dialoog aangaan, ook om de wijsheid van de massa aan te boren.
- Hoort graag meer over ervaringen in andere gemeenten en de opleidingen voor medewerkers.
- Vertrouwt op de professionaliteit van medewerkers om niet alleen brieven te schrijven, maar zich ook via sociale media te uiten.
- Is benieuwd wanneer het mogelijk is je via postcode in te schrijven voor gemeentelijk nieuws op maat via alerts.

Dhr. Koopmans (ChristenUnie):

- Hecht belang aan het stroomlijnen van kanalen, monitoring en webcare.
- Vraagt zich af of de gemeente zich niet op alle media tegelijk zal richten, met het risico te investeren in kanalen die niet toekomstbestendig blijken te zijn. Hyves is een voorbeeld uit het verleden.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Ontvangt graag de presentatie.
- Sluit aan bij de vragen over juridische consequenties en het omgaan met verdwijnende hypes.

Dhr. Moes (PvdA):

- Wil ook weten welke doelen achteraf gecontroleerd kunnen worden.
- Vindt Stadsbeheer een goed voorbeeld hoe het zou moeten.
- Wijst op het risico van directheid van sociale media. De ongelukkige titel van een nota "Laat duizend bloemen bloeien" is een ongelukkig voorbeeld dat doet denken aan de Culturele Revolutie in China.

Verslag 4 september

Dhr. Sijbolts (Stadsparij):

- Sluit aan bij veel eerdere sprekers.
- Mist een goede koppeling met de gemeentelijke website.

Mw. De Wrede (Partij voor de Dieren):

- Vindt de titel "Laat duizend bloemen bloeien" ook ongepast.
- Vindt het opvallend dat duurzaamheid niet genoemd wordt, terwijl sociale media goed ingezet kunnen worden om gelijkgestemden te bedienen met informatie. Komt hierop terug in de raad.

Wethouder Schroor:

- Antwoordt dat Groningen aangesloten is bij het landelijke platform Pleio voor intercollegiale uitwisseling tussen ambtenaren.
- Besloot te werken met opleidingen en een leidraad voor de omgang met sociale media, opdat ambtenaren weten welke juridische en politieke uitspraken ze niet moeten doen.
- Zorgt ook voor een disclaimer, zodat uitspraken op Twitter rechtgezet kunnen worden.
- Noemt dit een richtinggevend document en komt met een concreter uitvoeringsplan.
- Vindt Stadsbeheer een prachtig voorbeeld: direct, klantvriendelijk en adequaat.
- Antwoordt dat niet dit stuk, maar een vorige de titel "Laat duizend bloemen bloeien" droeg.

Dhr. Van Leest (beleidsadviseur sociale media):

- Zoekt de balans tussen het stroomlijnen van afhandeling van contacten via het KCC en het bredere gebruik van sociale media in de organisatie. Zwolle levert goede voorbeelden.
- Antwoordt dat in 2014 gebiedsgerichte alerts onderdeel worden van een persoonlijke pagina.
- Focust op Facebook en Twitter en niet op exotische media die wellicht zullen verdwijnen.

B.2. A-kwartier (brief burgemeester 14 augustus 2013) + APVG wijziging opnemen mogelijkheid aanwijzen Veiligheidsrisicogebied (preventief fouilleren) (raadsvoorstel 16 augustus 2013)

Dhr. Cuperus (inspreker namens buurtvereniging A-kwartier):

- Is blij met de conclusie dat de overlast duidelijk verminderd is.
- Vindt cameratoezicht en fouilleren prima, maar pleit er voor vooral de effectieve politie-inzet op straat voort te zetten.
- Waardeert de effectieve inzet van drugshonden, die hun gewicht in goud waard zijn.

Mw. Klaver (inspreker namens buurtvereniging A-kwartier):

- Is blij de pilot met de app Meld te mogen draaien, waarbij gescreende bewoners meldingen kunnen doen over hun omgeving. Ook kunnen zij reageren en actie ondernemen.
- Constateert dat bij Martiniekerkhof positieve ervaringen zijn opgedaan met de app.
- Meldt dat een buurtbewoner die zich via Twitter veel uit is geïntimideerd.

Mw. Van Gijlswijk (SP):

- Vindt het rapport van IntraVal duidelijk.
- Stelt een reeks feitelijke vragen over het slecht onderbouwde rapport van de burgemeester en levert deze ook schriftelijk aan. Wat betekent het dat zestien personen casusregistratie hebben? Hoeveel drugsdealers en -klanten zijn opgepakt? Hoeveel bewoners en ondernemers bezochten het spreekuur? Hoeveel meldingen kregen een opvolging? Wogen de baten op tegen de lasten? Tot hoeveel aanmaningen leidde de inzet van drugshonden? Is het effectief? Waarom is het niet nog meer ingezet? Hoe zit het met het samenscholingsverbod? Hoeveel verblijfsontzeggingen waren er?
- Stelt deze vragen niet ambtelijk, omdat bewoners ook recht hebben op antwoorden. Niet emoties, maar feiten zouden het debat moeten bepalen.
- Vraagt waarom het niet mogelijk zou zijn om de intensieve politie-inzet voort te zetten. Welke rol speelt het flexteam? De burgemeester kan toch met de vuist op tafel slaan en voor meer inzet pleiten? Bewoners willen dat de overlast vermindert.
- Wijst erop dat in 2003 dezelfde argumenten speelden in het debat over het Veiligheidsrisicogebied.
- Mist onderbouwing waarom de huidige situatie hiertoe aanleiding geeft. Is het onveiliger geworden? In welke situaties en hoe vaak beoogt de burgemeester het middel in te zetten?
- Stelt vast dat het debat over cameratoezicht nog niet afgerond is en gevoelig ligt. Waarom denkt de burgemeester wel instemming te krijgen voor preventief fouilleren?

Verslag 4 september

- Onderschrijft de conclusie van D66 in 2003 dat het soms van pas komen van het middel onvoldoende gewicht in de schaal legt.

Dhr. Moes (PvdA):

- Constateert dat overlast en gevoelens van onveiligheid zijn verminderd door de maatregelen, maar nog steeds aanzienlijk zijn.
- Kan zich erin vinden een Veiligheidsrisicogebied mogelijk te maken, zeker gezien de duurzame oplossing in 2016 met maatregelen tegen kamerverhuurbedrijven (prostitutie).
- Leest in het stuk geen verband tussen de vermindering van politie-inzet in het A-kwartier en het voorstel het aanwijzen van een Veiligheidsrisicogebied mogelijk te maken. Klopt dat?
- Weegt het ingrijpende middel van fouilleren af tegen de inbreuk op de persoonlijke levenssfeer die bewoners van het A-kwartier dagelijks moeten ondergaan.
- Wijst op de zorgvuldige afweging in de lokale driehoek die voorafgaat aan inzet van dit middel.
- Kan zich voorstellen dat directere betrokkenheid van bewoners via sociale media leidt tot effectievere politie-inzet.
- Pleit ervoor de communicatie over inzet van het middel preventief fouilleren uitgebreider te doen dan gebruikelijk. Bewoners kunnen er niet voor kiezen het gebied te mijden, zoals bij Schiphol.
- Mist de mogelijkheid voor belanghebbenden om bezwaar aan te tekenen tegen het aanwijzen van een Veiligheidsrisicogebied.

Dhr. Benjamins (D66):

- Heeft grote moeite met preventief fouilleren.
- Wijst op de zorgen van de Ombudsman over het voorbij gaan aan waarborgen voor de burger en de ontbrekende aselectiviteit.
- Vraagt of gevonden wapens in het A-kwartier vooral uit schroevendraaiers en dergelijke bestonden.
- Sluit aan bij de vragen van de SP.
- Mist een paragraaf over maatschappelijk draagvlak en participatie voor de maatregel.
- Herinnert eraan dat de mogelijkheid tot preventief fouilleren in 2004 uit de APVG gehaald is wegens de hoge kosten van de politie-inzet.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Is blij met de resultaten van de maatregelen en voorziet een positieve ontwikkeling op lange termijn met het verdwijnen van de raamprostitutie in 2016.
- Sluit aan bij de vragen van de SP.
- Verbaast zich over het voorstel de mogelijkheden voor de politie ingrijpend uit te breiden, gezien de positieve resultaten én het nog lopende onderzoek naar cameratoezicht.
- Vindt preventief fouilleren een zwaarder middel dan cameratoezicht. Het is ingrijpen zonder persoonlijke verdenking.
- Mist onderbouwing waarom de raad preventief fouilleren zou toestaan. Het is niet verantwoord pas achteraf te kunnen beoordelen of de inzet van dit ingrijpende middel gerechtvaardigd is.
- Herinnert eraan dat preventief fouilleren eerder zoveel capaciteit bleek te vergen dat voortzetting niet voor de hand lag.

Dhr. Koops (CDA):

- Is verrast over het voorstel, ook omdat begin dit jaar de gereedschapskist van de politie al is gevuld.
- Leest geen argumenten die overtuigen om in te stemmen met preventief fouilleren. De toename van geweld en wapengebruik is onvoldoende duidelijk.
- Wil duidelijk horen waarom dit middel nodig is. Vanwege de urgentie van een waargenomen trend of vanwege de zich terugtrekkende politie?

Dhr. Van den Anker (Student en Stad):

- Sluit aan bij de SP dat achtergronden en cijfers ontbreken. Ook mist een uitleg waarom het middel juist hier en nu in een integrale aanpak tegen overlast zou werken.
- Vraagt of het probleem van drugsoverlast wel wordt aangepakt door preventief fouilleren op wapens.
- Wil weten waarom de door burgers gewenste extra politie-inzet niet kan worden voortgezet.
- Vraagt of het de bedoeling is dat cameratoezicht en preventief fouilleren de teruglopende politie-inzet opvangen en of dit mogelijk is.

Verslag 4 september

Dhr. Koopmans (ChristenUnie):

- Is blij met de verminderde overlast, al blijft dit nog hoog.
- Ziet cameratoezicht als onderdeel van een totaalpakket aan maatregelen.
- Vindt het moment preventief fouilleren voor te stellen ongelukkig nu de discussie over cameratoezicht nog loopt.
- Vraagt of de teruggang in politie-inzet in verhouding staat tot de extra capaciteit die preventief fouilleren vergt.
- Wil bij het eventueel mogelijk maken van preventief fouilleren in elk geval een aanwijsbevoegdheid voor maximaal één jaar in de APVG opnemen.
- Benadrukt het incidentele karakter van preventief fouilleren en de afweging in de lokale driehoek.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Is blij dat de maatregelen vruchten afwerpen, al blijft de overlast hoog.
- Betreurt dat het spreekuur onvoldoende effect sorteerde.
- Is benieuwd naar de app Meld, maar betwijfelt of het de teruglopende politie-inzet kan ondervangen.
- Informeert of bekend is in hoeverre de politie-inzet terug zal lopen.
- Gaat ervan uit dat de burgemeester maatregelen zal treffen wanneer de verminderde inzet negatief uit blijkt te pakken.
- Is het eens met het college dat de noodzaak tot preventief fouilleren op kan treden, maar wil hier uiterst zorgvuldig mee omgaan gezien de inbreuk op de privacy. De raad moet het kunnen controleren.
- Vindt de brief onvoldoende argumenten bevatten om in te stemmen met het voorstel.

Mw. De Wrede (Partij voor de Dieren):

- Vindt de grote inbreuk op privacy van preventief fouilleren meer bij een politiestaat passen dan bij de stad Groningen en is principieel tegen.
- Wijst erop dat preventief fouilleren na een jaar in 2004 te veel inzet en te weinig resultaat opleverde.
- Is voor regulering van drugs. Criminalisering leidt tot schaarste, hoge prijzen en misdaad.
- Is voor het voortzetten van de huidige maatregelen. Preventief fouilleren is buitensporig.

Dhr. Jager (VVD):

- Is blij met het positieve effect van de maatregelen tot nu toe.
- Is tevreden dat het college uitbreiding van maatregelen blijft onderzoeken, zoals preventief fouilleren.
- Ziet met belangstelling het onderzoek naar cameratoezicht tegemoet.
- Begrijpt dat vermindering van politie-inzet betrekking heeft op sluiting van het politiepand. De surveillances blijven toch op peil?

Burgemeester Rehwinkel:

- Is blij met de geconstateerde verbeteringen, al zal pas in 2016 de buurt echt kunnen veranderen.
- Kreeg in januari 2013 de opdracht alle mogelijkheden in beeld te brengen.
- Vindt preventief fouilleren ook een ingrijpende en verregaande maatregel en zal niet lichtzinnig overgaan tot het aanwijzen van een Veiligheidsrisicogebied.
- Is er met de politie voor om het aanwijzen van een Veiligheidsrisicogebied mogelijk te maken, maar respecteert dat hier verschillend over wordt gedacht. De raad beslist hierover.
- Wijst erop dat het aan kunnen wijzen van een Veiligheidsrisicogebied een eerste formele stap is om de afweging van preventief fouilleren te kunnen maken. Het gaat er nu niet om preventief fouilleren in het A-kwartier toe te staan, maar die afweging in de toekomst mogelijk te maken.
- Stelt dat de burgemeester pas een Veiligheidsrisicogebied aan kan wijzen als er sprake is van ernstige verstoring van de openbare orde en de aanwezigheid van wapens. Het besluit is tijdelijk, wordt besproken in de lokale driehoek en moet goed onderbouwd en gecommuniceerd worden.
- Legt uit dat de officier van justitie in een Veiligheidsrisicogebied het bevel tot preventief fouilleren kan geven aan de politie voor maximaal twaalf uur.
- Verwacht binnenkort de resultaten van het onderzoek naar cameratoezicht voor de discussie in december.
- Gaat in op de feitelijke vragen van de SP: er is drie keer een drugshond ingezet. Drie drugsdealers

Verslag 4 september

zijn aangehouden. In de periode maart-juni is vijftig keer een drugspand bezocht. Zestien personen zijn onderworpen aan casusregistratie, waarbij casussen precies in breder verband worden besproken.

- Zegt toe schriftelijk alle vragen te beantwoorden, bijvoorbeeld wat betreft verblijfsontzeggingen.
- Zegt toe na te vragen op welke wijze de politie-inzet teruggebracht zal worden en dit zo snel mogelijk te rapporteren, ook in relatie tot het inzetten van de app Meld.
- Wijst erop dat continuering van de verhoogde politie-inzet elders tot minder inzet leidt.
- Beamt dat preventief fouilleren extra inzet vergt, maar stelt dat het uitmaakt hoeveel mensen een gebied bevat. Het A-kwartier zal waarschijnlijk minder inzet vragen dan waar het in 2003 om ging.
- Zal deze extra inzet meewegen in de afweging een Veiligheidsrisicogebied aan te wijzen.
- Bevestigt dat bewoners en ondernemers bezwaar kunnen aantekenen tegen het aanwijzen van een Veiligheidsrisicogebied, bezoekers niet.
- Zegt toe nadrukkelijk te communiceren over het aanwijzen van een Veiligheidsrisicogebied.
- Beamt dat het mogelijk maken een Veiligheidsrisicogebied aan te wijzen niet samenhangt met vermindering van politie-inzet in het A-kwartier. Het gaat om een algemene bevoegdheid.
- Ziet het sluiten van het politie-pand, waar bewoners zich onprettig voelden, als een van de mogelijkheden de inzet terug te brengen.
- Antwoordt dat de verhoogde aandacht voor het gebied voorlopig blijft en pleit voor een geleidelijke vermindering van inzet in combinatie met het in gebruik nemen van de app Meld.

Het raadsvoorstel gaat als discussiestuk naar de raad van 25 september a.s.

B.3. Wijziging APVG nieuwe Drank- en Horecawet (raadsvoorstel 15 augustus 2013)

Doorgeschoven naar de commissievergadering van 16 oktober 2013.

B.4. Verzoek om aandragen attentiepunten ten behoeve van het dienstverleningsplan 2013 van Ernst&Young (memo auditcommissie 21 augustus 2013)

Is behandeld als agendapunt A4c.

C. HUISHOUDELIJK DEEL

C.1. Ingekomen stukken

Geen agenderingen.

C.2. Vaststelling verslag 12 juni 2013

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering onder dankzegging om 15.10 uur.

Verslag 18 september

VERSLAG EXTRA RAADSCOMMISSIEVERGADERING FINANCIËN EN VEILIGHEID

Datum: 18 september 2013
Plaats: nieuwe raadzaal
Tijd: 16.30 – 19.30 uur

Aanwezig: de heer J. Spakman (voorzitter, PvdA), de dames C.E. Bloemhoff (PvdA), S.A. Koebbrugge (VVD), L.R. van Gijlswijk (SP), de heren B. Baldew (PvdA), W. Moes (PvdA), M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), W.B. Leemhuis (GroenLinks), L. van der Laan (Stadspartij), A. Sijbolts (Stadspartij), J.P. Dijk (SP) *vanaf B2*, J.H. Luhoff (D66), B. Koops (CDA), E.B. Koopmans (ChristenUnie), M. van den Anker (Student en Stad)

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

Namens het college: de heren J.P. Rehwinkel (burgemeester) *tot B3*, T. Schroor (D66)

Inspreker: de heer B.J. Hakvoort (namens GCC, Bedrijvenparken Groningen West, Bedrijvenparken Noord-Oost en Bedrijvenparken Zuid-Oost)

Afwezig m.k.: mevrouw K. de Wrede (Partij voor de Dieren), de heer D. Jager (VVD)

Verslag: de heer J. Bosma (Notuleerservice Nederland)

A. ALGEMEEN DEEL

A.1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de extra vergadering om 16.30 uur en heet iedereen hartelijk welkom.

A.2. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

B. INHOUDELIJK DEEL

- B.1. Wijziging Gemeenschappelijke Regeling V&GR (collegebrief 5 september 2013, raadsvoorstel 12 september 2013) + Zienswijze raad begrotingen 2014 GGD en Veiligheidsregio (collegebrief 5 september 2013 - wensen en bedenkingen) + Lening V&GR (collegebrief 23 juli 2013 - wensen en bedenkingen) + Jaarrekening 2012 Veiligheids- & Gezondheidsregio Groningen (collegebrief 13 juni 2013) + Brandrisicoprofiel 2013 Veiligheidsregio Groningen (brief V&GR 18 juli 2013)**

Dhr. Koops (CDA):

- Heeft geen bemerkingen bij het verstrekken van de vrijwel risicoloze lening aan de Veiligheidsregio.
- Vraagt of er voldoende aandacht is voor de risico's van schadeclaims, omdat de aanrijtijden van de brandweer in de Veiligheidsregio slechts voor 40% binnen de wettelijke normen vallen.
- Vraagt zich af hoe rechtvaardig de nieuwe verdeelsleutel is, die tot een nadeel van 1,1 miljoen euro leidt.
- Vindt het oneerlijk dat de gemeente Groningen financieel 45% bijdraagt, maar evenveel stemrecht heeft als iedere andere gemeente.
- Pleit ervoor dit stevig door te spreken de komende periode om tot een aanpassing te komen.
- Vindt de beide begrotingen er goed doordacht uitzien.

Mw. Bloemhoff (PvdA):

- Vindt de kwaliteit en continuïteit van brandweezorg vooropstaan.
- Heeft begrepen dat het tijdig melden een groter probleem is dan de aanrijtijden.
- Sluit zich aan bij het CDA dat zegt dat de verdeling van zeggenschap niet helemaal fair is.
- Voelt veel voor een stemverdeling op basis van het aantal raadsleden in een gemeente.
- Wil weten welke kans van slagen de onderhandelingen hierover hebben.
- Heeft graag in beeld welke risico's en afspraken er zijn wat betreft huisvesting, die eerst niet maar op termijn wel over zal gaan.
- Informeert naar de inhoudelijke en financiële gevolgen voor ondersteunend personeel. Welke harde

Verslag 18 september

afspraken zijn er gemaakt met de nieuwe organisatie over de overgang van personeel?

- Vraagt waarom de gemeente de lening verstrekt en niet de Bank Nederlandse Gemeenten.
- Verzoekt het college niet over een jaar, maar over een half jaar de raad te informeren over de nieuwe organisatie, ook gezien de discussie over de stemverhouding.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Vindt de eis voor een gewogen stemverhouding begrijpelijk en steunt het voorstel van de PvdA.
- Vraagt hoe de bijdrage van de gemeente zich verhoudt tot de uitkering uit het Gemeentefonds en de BDU Rampenbestrijding.
- Begrijpt dat gemeentelijke herindeling veel zal veranderen, maar maakt liever vooraf duidelijke afspraken over samenwerking in de regio. Gelijkgestemdheid is van groot belang.
- Is blij te lezen dat de nulmeting zorgvuldig is verlopen.
- Is benieuwd of de GGD Groningen ook gevraagd is te bezuinigen.
- Ziet graag een onderzoek naar brandrisico's van studentenhuizen meegenomen in het brandrisicoprofiel.

Mw. Van Gijlswijk (SP):

- Wil niet twee jaar wachten om de stemverhouding aan te passen en roept op de discussie op korte termijn aan te gaan. De suggestie van het aantal raadsleden klinkt op zich goed.
- Gaat ervan uit dat gekeken is naar stemverhoudingen in andere regio's. Wellicht kan hierbij worden aangesloten.
- Verzoekt het college de raad op de hoogte te houden van de discussie.

Dhr. Koopmans (ChristenUnie):

- Sluit grotendeels aan bij de bijdrage van de SP.
- Vindt de huidige stemverhouding onvoorstelbaar. Het is onacceptabel dat dit twee jaar voortduurt.
- Wil zich niet blindstaren op keiharde aanrijtijden en staat achter investeren in preventie in combinatie met de voorgestelde pilots.

Dhr. Anker (Student en Stad):

- Vraagt zich af welke discussie ertoe leidde dat Groningen 45% betaald en 4,3% stemrecht heeft.
- Ziet ook graag dat deze stemverhouding eerder veranderd wordt dan over twee jaar.
- Sluit aan bij de vraag van de PvdA over de risico's van huisvesting.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Heeft de indruk dat de complexe operatie goed doordacht is.
- Verbaast zich over het ongunstige onderhandelingsresultaat van de stemverhouding en sluit aan bij de vragen hierover.
- Is benieuwd hoe de raad hiermee om moet gaan. De raad zou nu in moeten stemmen met het voorstel, maar op welke termijn komt het college terug op de discussie over de stemverhouding?
- Uit de bredere zorg over democratische controle door de raad op dergelijke regelingen. Dit speelt bij de organisatie van politie, brandweer, jeugdzorg en GGD. Kan de raad nog steeds invloed uitoefenen op planvorming en zijn controlerende taak goed invullen?
- Sluit aan bij de vraag van de PvdA over het verstrekken van de lening.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Sluit aan bij vragen over kwaliteit en continuïteit en bij de zorgen over de stemverhouding.
- Zou het een lief ding waard zijn als de zorgen onder het personeel over hun toekomst en rechtspositie weggenomen zouden worden. Blijft hun gemeentelijke rechtspositie overeind? Zijn er schriftelijke garanties?

Dhr. Luhoff (D66):

- Begrijpt dat aanpassingen verplicht zijn en denkt niet dat taken straks slechter uitgevoerd zullen worden.
- Vindt het grote pijnpunt de stemverhouding. Het is onwenselijk dat een inwoner van Groningen minder invloed heeft dan anderen in de regio.
- Spoort het college aan de discussie zo snel mogelijk aan te snijden om de stemverdeling te wijzigen.

Burgemeester Rehwinkel:

- Vindt als college dat de stemverdeling slecht past bij zowel de financiële als de demografische verhoudingen en voelt zich gesteund door de raad in dit standpunt.

Verslag 18 september

- Wijst erop dat het aantal raadsleden ook gekoppeld is aan inwonertal. Een dergelijk criterium kan nuttig zijn in de besprekingen over de stemverhouding.
- Stelde de stemverhouding in de laatste DB-vergadering aan de orde en sprak af hier verder over te spreken. Wethouder Schroor is hier ook bij betrokken.
- Zag begrip voor het Groningse standpunt in het DB. Het AB besliste uiteindelijk anders.
- Zal de raad informeren over stemverhoudingen in andere regio's. Amsterdam heeft bijvoorbeeld een zwaardere stem in de Veiligheidsregio.
- Denkt dat het verkeerd uit zal pakken wanneer de raad dwars gaat liggen door niet in te stemmen met het voorstel.
- Hoopt dat het krachtige signaal van de raad ertoe bijdraagt dat de regio openstaat voor het komen tot een andere stemverhouding, wat het college betreft sneller dan over twee jaar.
- Meldt het de raad zodra de besprekingen over de stemverhouding resultaat oplevert.
- Verklaart het financiële nadeel voor de gemeente door de overgang naar een verdeling op basis van het Gemeentefonds uit de besparingen en intensievere samenwerking die al gerealiseerd zijn.
- Wil een langere overgangstermijn dan vijf jaar om de pijn voor nadeelgemeenten uit te kunnen smeren.
- Antwoordt dat Eemshaven met Delfzijl een masterplan heeft ingediend om een post bij te bouwen voor eigen rekening.
- Reageert dat de gemeente Groningen de helft van de vacatures bij de Veiligheidsregio in mag vullen en hoopt dat ondersteunend personeel zo goed mogelijk een plek krijgt.
- Geeft aan dat het bestuur van de nieuwe PGNZ-regeling in het voorjaar van 2014 besluit over bezuinigingen op de GGD.
- Meldt dat de stad een tien jaar langere afschrijvingstermijn hanteert op huisvesting. De overdracht kan 150.000 euro aan extra kosten met zich meebrengen.
- Kiest voor het doorgeven van een lening aan de GGD, omdat de GGD zelf als beperkte rechtspersoon moeilijk leningen aan kan trekken.
- Antwoordt dat de betrokkenheid van de raad niet beperkt is tot het jaarlijkse moment. De raad is betrokken bij het risicoprofiel, begrotingen, jaarrekeningen en integrale veiligheidsplannen. Daarnaast kan de raad de burgemeester op elk moment aanspreken en zo controleren.
- Meldt dat studentenpanden deel uitmaken van de reguliere controles. Tijdens de Keiweek vindt voorlichting plaats. Blijvende aandacht is van belang, ook gezien de grote doorstroming.

Het raadsvoorstel wordt op voorstel van de voorzitter als éénminuutinterventie geagendeerd voor de raad van 25 september 2013.

B.2. Visie op de bestuurlijke organisatie Groningen (raadsvoorstel 6 september 2013)

Dhr. Van der Laan (Stadspartij):

- Vraagt een reactie op de stelling dat door de provincie en de gemeente Groningen al bekostigd is dat Slochteren en Haren toch wel toe zullen treden en dat dit de afwachtende houding verklaart.
- Vraagt wat de gemeente Groningen buurgemeenten te bieden heeft, anders dan hoge schulden en afboekingen, veel werkloosheid, een duur ambtenarenapparaat, dure projecten en een verstoorde relatie met de provincie.
- Stelt dat de gemeente Haren als een van de beste woongemeenten van Nederland veel te verliezen heeft. Welke waarborgen biedt de gemeente dat voorzieningen gehandhaafd blijven? Sluiting van wijkklokken in Hoogkerk en Beijum dragen niet bij aan de beeldvorming.
- Wil samenwerken met Haren, maar vindt het tempo te hoog.
- Vraagt andere fracties of zij er ook voor zijn een beslissing over herindeling over de verkiezingen heen te tillen.
- Is benieuwd waarom de gemeente niet meewerkt aan een onderzoek door Partij voor het Noorden over knellende provinciegrenzen.

Dhr. Van den Anker (Student en Stad):

- Vindt een principebesluit veel te voorbarig. Groningen hoeft niet per se te fuseren.
- Gaf eerder al aan dat een afwachtende en respectvolle houding tot de beste oplossing zal leiden.
- Is benieuwd hoe het college aankijkt tegen de deadline van 1 december 2013.

Verslag 18 september

- Kan alleen een keuze maken als de gevolgen voor de stad van alle opties helder zijn. Vinden andere fracties dat zij voldoende informatie hebben om een weloverwogen beslissing te kunnen maken? Herindeling is voor altijd.
- Vraagt zich af of Groningen straks akkoord zal gaan omdat samengaan 'voorstelbaar' is, zonder kaders buiten de zijdelings genoemde financiële voorwaarden.
- Wijst op de verloren jaren in Denemarken na fusie. Schaalvoordelen vallen te bezien en de kloof tussen burger en politiek kan vergroten. Is de motivatie dat andere gemeenten er beter van worden, dat Rijk en provincie het willen of dat de stad er beter van wordt?
- Vraagt zich af of Groningen wel aan herindeling moet beginnen, gezien de economische crisis, de reorganisatie en de decentralisaties en daagt het college uit de raad te overtuigen van de voordelen.

Dhr. Gijbertsen (GroenLinks):

- Constateerde dat bestuurskracht een probleem kan vormen en betoogde daarom dit voorjaar als stad hierin verantwoordelijkheid te nemen, maar eerst af te wachten welke conclusies andere gemeenten over herindeling zouden trekken. De terughoudende opstelling van het college is terecht.
- Is ervan overtuigd dat de relevante informatie waar Student en Stad om vraagt volgt voor een definitief besluit. Ook gesprekken over concrete zaken als voorzieningen volgen pas later.
- Kan zich financieel en organisatorisch voorstellen dat het college ervoor pleit Meerstad te verenigen, maar mist dat in de samenvatting van het advies. Is dat niet te terughoudend?

Mw. Van Gijlswijk (SP):

- Constateert dat het enthousiasme over herindeling afneemt van 'goed voorstelbaar' naar 'wel voorstelbaar' met allerlei mitsen en maren.
- Worstelt met de deadline van 1 december 2013, gezien de signalen uit gemeentebesturen en de bevolking. Inwoners moeten zich uit kunnen spreken in gesprek met de gemeente en bij de verkiezingen.
- Is benieuwd hoe andere fracties aankijken tegen het provinciale dreigement het beleidskader van minister Plasterk toe te gaan passen, terwijl dit geen wet is die de Eerste Kamer al gepasseerd is.
- Roept op gezamenlijk te pleiten voor een rustiger tempo van het proces.
- Vindt dat de eerdere kritiek van de raad goed is verwoord in het voorstel.
- Stelt dat Slochteren de middelen niet heeft om Meerstad over te nemen. De financiële verplichtingen zijn juist naar de gemeente Groningen gegaan.

Dhr. Moes (PvdA):

- Vindt het goed nu niet verder te gaan dan een uitspraak dat herindeling voorspelbaar is, onder financiële randvoorwaarden en op initiatief van buurgemeenten. Dat initiatief is er nog niet.
- Wil weten wanneer en hoe herindeling met de inwoners besproken zal worden.
- Realiseert zich goed dat de kwestie voor de gemeente Haren gevoelig ligt. Het zou kunnen helpen te praten met inwoners van Nooddijk of Hoogkerk, die een sterke eigen identiteit voelen.
- Pleit ervoor een uitnodigende houding te blijven uitdragen.
- Vraagt het college of het klopt dat Slochteren ervoor voelt Meerstad in zijn geheel over te nemen in de nieuw te vormen gemeente Gorecht. Beschikt die gemeente over voldoende financiën én ontwikkelcapaciteit?
- Pleit ervoor gemeentelijke herindeling te synchroniseren met belangrijke processen als de reorganisatie, de bezuinigingen en de decentralisaties. Zorgvuldigheid gaat boven snelheid.

Dhr. Koopmans (ChristenUnie):

- Kan zich globaal vinden in het voorstel.
- Pleit voor bescheidenheid en zorgvuldigheid. De deadline van 1 december 2013 is wel erg krap.
- Vraagt waarom niets meer terug te lezen is over het Daily Urban System.
- Is van mening dat Meerstad onder één gemeente zou moeten vallen.

Dhr. Luhoff (D66):

- Is een groot voorstander van gemeentelijke herindeling. Zeker met de aanstaande decentralisaties is grotere bestuurskracht vereist in plaats van versnippering en verschillen in bestuurskracht.
- Ziet in Denemarken dat herindeling op termijn wel degelijk tot positieve ontwikkelingen leidt.
- Begrijpt dat de provincie ook de urgentie van herindeling inziet. Blijkbaar is de datum van 1 december 2013 niet haalbaar, want gemeenten zijn onderling nog in gesprek.

Verslag 18 september

- Blijft voor een afwachter houding, waarbij gemeenten van harte welkom zijn om de krachten te bundelen.
- Steunt het standpunt van het college inzake Meerstad. Het is niet waarschijnlijk dat Slochteren Meerstad over zal kunnen nemen.

Dhr. Koops (CDA):

- Stemt in met het voorstel, dat precies verwoordt wat de meerderheid van de raad wilde.
- Hoopt dat inwoners van Haren zich niet te veel door emoties laten meeslepen en een afweging van voor- en nadelen maken op zuivere gronden.
- Vindt het vreemd dat de provincie toch ruimte laat voor fusies over de gemeentegrenzen heen. In dat geval ligt een fusie tussen de gemeente Groningen en de kop van Drenthe meer voor de hand, ook in verband met het Daily Urban System.
- Steunt de opmerkingen van het college over Meerstad volledig en verwacht niet dat Slochteren het kan overnemen.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Begrijpt hoe het college tot dit raadsvoorstel komt, maar vraagt zich af of de gemeente Groningen zich wel tot het genoemde cluster aan gemeenten zou moeten beperken. Sluit dit geen opties uit?
- Pleit voor behoedzaamheid inzake Meerstad en wil zich niet zomaar neerleggen bij een besluit van de gemeenteraad van Slochteren zonder een discussie over de onder meer financiële gevolgen.

Burgemeester Rehwinkel:

- Antwoordt dat het cluster Haren, Slochteren en Ten Boer uit het voorstel gesprekken met anderen niet onmogelijk maakt. Die gesprekken zijn ook gevoerd.
- Liet aanvankelijk met het college de gedachten wat vrijer de loop over het Daily Urban System, voordat in mei werd besloten tot een bescheiden en afwachter opstelling. Initiatieven moeten van nabuurgemeenten komen.
- Is bereid medewerking te verlenen aan het tempo voorgesteld door de provincie, maar laat zorgvuldigheid uiteindelijk boven snelheid gaan.
- Wijst erop dat gezamenlijke vragen van gemeenten nog niet door de provincie beantwoord zijn.
- Meldt dat Ten Boer het liefst de huidige samenwerking voortzet, maar uiteindelijk ook tot fusie bereid zou zijn. Het financiële probleem van Ten Boer moet dan wel opgelost zijn.
- Valt het op dat in de brief van de provincie de uitdrukkelijk uitgesproken belangen van de stad bij Meerstad niet genoemd worden, alleen die van Slochteren.
- Bestrijdt dat herindeling 'bekokstoofd' zou zijn. Groningen laat nabuurgemeenten de ruimte zich te oriënteren op opties en wacht bescheiden af.
- Komt schriftelijk terug op het door de Stadspartij aangehaalde onderzoek van Partij voor het Noorden naar knellende provinciegrenzen.
- Wil de bevolking nadrukkelijk betrekken en draagvlak peilen en betreft de raad bij de wijze waarop. Dat kan het best als er concreet herindeling aan de orde is met bepaalde gemeenten.
- Wil niet dat herindeling onder dreiging tot stand komt, maar vanuit volle overtuiging. De kans op goed resultaat is dan veel groter, zeker in de eerste lastige jaren.
- Is bereid voor 1 december 2013 mee te werken aan het genoemde cluster van gemeenten.
- Acht al te vrije gedachten op dit moment niet meer mogelijk, al staat de gemeente natuurlijk open voor waar nabuurgemeenten mee komen.

Het raadsvoorstel wordt als conformstuk geagendeerd voor de raad van 25 september 2013.

B.3. Tarieven (collegebrief 6 juni resp. 5 september 2013)

Mw. Koebrugge (VVD):

- Is verheugd over de mogelijke kostenreductie van 850.000 euro en complimenteert het college hiermee. Lastenverlagingen leiden tot meer bestedingen en dat is goed voor de economie.
- Neemt aan dat tariefsverhoging vanwege compensatie en hoeveelheidseffecten een verhoging binnen de verlaging inhoudt en niet een verhoging op zich. Hebben burgers volgend jaar voordeel?
- Gaat ervan uit dat de besparingen bij het SSC gerealiseerd worden. Hoe wordt dit gemonitord?
- Pleit ervoor het niet halen van besparingen niet af te wentelen op de burger middels tariefsverhogingen.

Verslag 18 september

- Is benieuwd naar de informatie in 2014 over gevolgen in 2015. Hoe gaat het daarna verder?
- Vindt bij uitzondering afwijken van kostendekkendheid begrijpelijk, maar wil het meenemen van risico's en winststoplagen per geval beoordelen met onderbouwing.
- Leest het voorstel over afvalstoffenheffing als een eventuele tariefsverlaging vanwege de bezuinigingen, bovenop de al vastgestelde teruggave, en is het hiermee eens.

Dhr. Baldew (PvdA):

- Steunt de uitgangspunten voor gemeentelijke tarieven en is blij met dit tijdige stuk.
- Is voor kostendekkendheid, maar ziet dit in samenhang met kostenbeheersing. Dat mist in het stuk.
- Juicht lagere tarieven door efficiëntie bij SSC en KCC toe.
- Vraagt zich af hoe de kosten van de maximering van rijbewijstarieven opgevangen worden in het meerjarenbeeld.
- Informeert of winst uit het verwerken van afval tot eindproducten of halffabricaten verrekend wordt in de tarieven.
- Hamert op het belang van kostenbeheersing én kostendekkendheid, opdat reparatie achteraf zoals bij de afvalstoffenheffing minder nodig wordt. Wat gaat het college hieraan doen?

Dhr. Koops (CDA):

- Vindt het niet verstandig de te verwachten bezuiniging nu al door te rekenen in de tarieven 2014.
- Acht het verstandiger eerst de bezuiniging te behalen en de meeropbrengst in 2015 te verrekenen om fluctuaties te voorkomen.
- Wijst op het risico van vertraging in het herplaatsen van personeel.
- Wil in het algemeen geld uitgeven dat de gemeente heeft, niet wat het misschien krijgt. Dit geldt ook voor de precario.

Mw. Van Gijlswijk (SP):

- Ziet de verschillende stappen van uitleg en herijking van begroting en tarieven niet los van elkaar.
- Is voor het uitgangspunt van kostendekkendheid met een paar uitzonderingen.
- Acht het onverstandig de tarieven nu al te verlagen. SSC en KCC dreigen wondermiddelen te worden, terwijl nog moet blijken of de beoogde besparingen behaald gaan worden. Het kan leiden tot een negatief rekeningresultaat.
- Wijst erop dat eerdere bezuinigingspakketten nog niet geheel gerealiseerd zijn. Voorzichtigheid is geboden in plaats van het populaire verlagen van tarieven op basis van toekomstige besparingen.
- Voelt er meer voor de begroting, het aangekondigde onderzoek naar herijking en de daadwerkelijke kostenontwikkeling af te wachten om de tarieven eventueel per 2015 bij te stellen.
- Ziet tariefsverlaging niet als doel op zich en wil vooral de stad sociaal houden. Verhoging van de OZB behoort voor de SP tot de mogelijkheden.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Sluit zich grotendeels aan bij de bijdrage van de SP.
- Is benieuwd naar de uitkomsten van het onderzoek.
- Is teleurgesteld dat transparantie, aantoonbaarheid en integraliteit van kostentoerekening onvoldoende vooruitgaan. DaFinci zou voor verbetering zorgen, maar wanneer wordt het echt beter?
- Stelt vast dat een dekkingspercentage van 95% best goed is.
- Kan niet instemmen met precarioverhoging wanneer de handhaving van terrassen niet voldoende is, zoals buiten de Diepenring het geval is.
- Wacht liever de evaluatie af om komend voorjaar breder de discussie over tarieven te gaan voeren.

Dhr. Luhoff (D66):

- Wijst erop dat begroten altijd gaat om het tegenover elkaar zetten van verwachte inkomsten en uitgaven. Toekomstige bezuinigingen worden ook ingeboekt en eventueel opgevangen door reserves.
- Is blij met de verwachte besparing van 850.000 euro.
- Vraagt zich af hoe het kan dat de gemeente Groningen rijbewijzen niet voor het standaardtarief kan leveren, terwijl een grote gemeente toch schaalvoordelen zou moeten hebben.
- Stelt voor aan het onderzoek naar kostentoerekening van tarieven een benchmark met vergelijkbare gemeenten toe te voegen om te zien hoe efficiënt Groningen werkt met dergelijke leges.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

Verslag 18 september

- Herkent in tegenstelling tot andere partijen geen voorstellen, maar mogelijkheden in de brief.
- Vindt het niet op financieel degelijk beleid lijken besparingen op SSC en concernstaf met alle genoemde risico's nu al te verwerken. Verwachtingen zijn bij andere uitgaven vaak onvoldoende voor de VVD.
- Steunt het al langer bestaande uitgangspunt van kostendekkendheid op hoofdlijnen met het doorvoeren van kortingen wanneer mogelijk.
- Vindt het teleurstellend dat ondanks een toezegging bij precario alleen handhaving doorberekend wordt, terwijl de gemeente best zou mogen verdienen aan het gebruik van gemeenschapsgrond door een commerciële partij.
- Leest dat afval steeds meer een winstgevend goed wordt, vraagt of dit in de berekeningen zit en ziet liever dat het ten goede komt aan kwijtschelding voor minima in plaats van aan tariefsverlaging.

Dhr. Van den Anker (Student en Stad):

- Deelt de uitgangspunten uit de collegebrief van kostendekkendheid en tariefsverlaging wanneer mogelijk, maar is bezorgd over de zekerheid van de besparingen via het SSC.
- Vraagt zich af of de precario niet te veel onnodige bureaucratie betreft die ondernemers in moeilijke tijden op extra kosten jaagt.
- Stelt een proef van een jaar voor om minder te controleren en zo de precario te verlagen. Als blijkt dat terrassen toch dichtslibben, kan de controle weer worden opgevoerd.

Dhr. Koopmans (ChristenUnie):

- Vindt het onverstandig de verwachte besparing van 850.000 euro nu al door te voeren in de tarieven.
- Is blij dat de begrafenisleges omlaag gaan, maar pleit ervoor kostendekkendheid hier niet toe te passen.
- Begrijpt niet waarom pas naar efficiëntie gekeken wordt op het moment dat kostendekkendheid niet behaald wordt. Dit zou altijd onderdeel van het proces moeten zijn.

Wethouder Schroor:

- Probeerde met de brief inzichtelijk te maken hoe het systeem werkt, wanneer kostendekkendheid aan de orde is en wanneer van de raad winst gemaakt mag worden.
- Wijst erop dat wanneer het SSC per 1 januari 2014 operatief wordt, alleen de kosten mogen worden toegerekend die beoogd zijn in de nieuwe verdeling van formatie, ook al moeten de efficiencyvoordelen nog behaald worden door bijvoorbeeld bepaalde medewerkers te herplaatsen.
- Antwoordt dat de frictiekosten ervoor zijn de tijdelijke kosten op te vangen van het later behalen van de efficiencyvoordelen. Hier is dus in voorzien.
- Rekent er wel op dat alle medewerkers weer aan het werk komen, binnen of buiten de organisatie. De frictiekosten voorzien in tijdelijke extra kosten.
- Gaat ervan uit dat het SSC start per 1 januari 2014. Wanneer het toch later mocht starten, dan hoeven de tarieven nog niet verlaagd te worden per 2014. Dit zal tijdig bekend zijn.
- Vraagt de raad uitspraak te doen en verantwoordelijkheid te nemen op basis van de beschreven informatie en risico's. De keus gaat tussen het volgen van de regels van toerekening of herstel van tarieven achteraf. In dat laatste geval worden kosten onreglementair toegerekend.
- Laat uitzoeken in hoeverre het is toegestaan het doorberekenen van lagere kosten van het SSC in de tarieven uit te stellen en komt hier in een collegebrief op terug.
- Legt uit dat de gemeente winst maakte op rijbewijzen. Er is een voorziening getroffen voor het eerste jaar dat de maximering van de leges ingaat. Daarna zal de meeropbrengst uit rijbewijzen goedge maakt moeten worden door te kijken naar kostendekkendheid van andere tarieven. Het college geeft daarom opdracht te onderzoeken hoe de efficiency verbeterd kan worden.
- Is ook nieuwsgierig naar verschillen in tarieven tussen gemeenten.
- Kan pas nieuwe afvalstoffentarieven onderhandelen met Atero wanneer het verkocht zou worden of wanneer het huidige contract afloopt in 2021. De vaste tarieven zijn nu gunstig.
- Verwacht in de begrotingsdebatten uitgebreid te discussiëren over het al dan niet compenseren van de zakkende woonlasten. De verminderde onderhoudsniveaus leiden tot een voordeel dat conform afspraak teruggeven zal worden aan de burger.
- Kiest er niet voor winst te maken op de precario, wel om het kostendekkend te maken. Uiteindelijk is deze keuze aan de raad.

Verslag 18 september

- Stelde voor in twee stappen van 8,9% precario kostendekkend te maken. De voorgestelde verlaging leidt tot een kleinere verhoging volgend jaar van 5,7%.
- Is er niet voor de controle verder terug te schroeven, omdat de meldingsplicht dan een wassen neus dreigt te worden. De handhaving capaciteit is al beperkt.
- Neemt de berekening van de precario mee in de totale herijking van alle tarieven volgend jaar.

De collegebrief wordt als discussiestuk geagendeerd voor de raad van 25 september 2013.

B.4. Kerntakendiscussie (collegebrief met presentatie 11 september 2013)

Dhr. Hakvoort (inspreker namens GCC, Bedrijvenparken Groningen West, Bedrijvenparken Noord-Oost en Bedrijvenparken Zuid-Oost):

- Verwijst naar de schriftelijke reactie van 28 juni 2013 op de Voorjaarsbrief.
- Zoomde in die reactie expliciet in op de kerntakendiscussie.
- Is van mening dat een aantal taken efficiënter en effectiever kunnen worden uitgevoerd in samenwerking met het lokale bedrijfsleven, in het bijzonder veiligheid en reiniging.
- Verwacht een aanzienlijke besparing door deze niet-kerntaken over te dragen of in partnership op te pakken. Het bedrijfsleven is gewend te sturen op output, optimale kwaliteit en minimale kosten.
- Geloofd vooral in een hechte samenwerking met de gemeente, waarbij partnership en co-creatie sleutelwoorden zijn.

Wethouder Schroor:

- Ziet de kerntakendiscussie als een fundamentele discussie. In de begroting volgend jaar is hieraan een bezuiniging van 10 miljoen euro gekoppeld.
- Acht het niet aan dit college om fundamentele keuzes te maken en wil de discussie zo goed mogelijk voorbereiden en faciliteren, zodat politiek duidelijk wordt waar partijen staan. Dit levert een dossier op waarvan partijen gebruik kunnen maken tijdens de collegeonderhandelingen volgend jaar.
- Is een benchmark gestart om de discussie te voeden met objectief vergelijkingsmateriaal over alle taken, zodat duidelijk wordt wat Groningen doet en hoe efficiënt ten opzichte van andere steden.

Dhr. Dijkstra (ambtenaar):

- Houdt een korte presentatie over de kerntakendiscussie.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Wijst erop dat Groningen een van de latere gemeenten is die een kerntakendiscussie voert.
- Vindt de inspraak een mooi voorbeeld van hoe het bedrijfsleven kan aansluiten bij de discussie.
- Tipt het kleurrijke kaartenboek over kerntaken in Almelo, dat helder inzicht geeft.
- Vindt de brief en de presentatie een goede eerste stap richting een kerntakendiscussie.

Dhr. Luhoff (D66):

- Is blij dat de noodzakelijke kerntakendiscussie in gang is gezet, maar had liever een eerdere afronding gezien om ook eerder de vruchten te kunnen plukken.
- Hoopt dat de discussie wel een lijst oplevert van niet-kerntaken en dat niet bezuinigingen op korte termijn, maar een fundamentele herijking van de rol van de overheid leidend zal zijn.
- Vraagt hoe de stad betrokken wordt in de afweging. Hoe haalt de gemeente ideeën op?

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Vindt het ingewikkeld dat het enerzijds gaat om een fundamentele ideologische discussie over de rol van de overheid, die welkom is, en dat anderzijds er een taakstelling van 10 miljoen euro aan gekoppeld is.
- Discussieert graag over een nieuwe overheid, maar voert de kerntakendiscussie graag integraal met veranderingen in cultuur, sturing en burgerparticipatie. De discussie moet niet alleen gaan over het wel of niet uitvoeren van taken, maar ook over de manier van uitvoering.
- Vindt het prima de efficiency te onderzoeken, maar een overheid is geen bedrijf. Efficiency is nooit primair, het gaat er ook om op welke taken je democratische controle uit wilt oefenen als raad.

Dhr. Moes (PvdA):

- Vraagt zich af wat de praktische impact van de huidige discussie zal zijn op de toekomstige collegeonderhandelingen.
- Vindt dat het doorlichten van kosten en efficiency standaard onderdeel zou moeten zijn van bedrijfsvoering en primair niet zo interessant is voor de kerntakendiscussie.

Verslag 18 september

- Verwacht na de verkiezingen politieke onderhandelingen over wat de overheid zou moeten bereiken. De PvdA vindt sociale verheffing belangrijk.

Dhr. Dijk (SP):

- Vindt de kerntakendiscussie een ideologische over markt en overheid. Het is bekend waar de SP staat.
- Ziet niet voor zich dat aanbestedingen het goedkoper maken voor de inwoners.

Dhr. Van den Anker (Student en Stad):

- Denkt dat een pragmatische insteek meer helpt dan het vasthouden aan oude ideologische denkkaders.
- Verwacht dat de echte kerntakendiscussie in de praktijk tijdens de collegeonderhandelingen beslist zal gaan worden.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Is blij dat meerdere fracties een kerntakendiscussie omarmen.
- Dankt de inspreker voor het benadrukken van sturen op output en optimale kwaliteit tegen minimale kosten.
- Kan zich vinden in het voorstel, maar gaat ervan uit dat genoemde criteria mogelijk zijn en niet nu al leidend.

Dhr. Koopmans (ChristenUnie):

- Ziet in de presentatie wel terug dat burgers ook betrokken worden. Bij kerntaken zijn verschillende opties genoemd voor de wijze van uitvoering.
- Omarmt het voorgestelde stappenplan.

Dhr. Koops (CDA):

- Kan zich vinden in de aangegeven richting en het geschetste begrippenkader.
- Vindt dat de kerntakendiscussie verder gaat dan coalitievorming of bezuinigingen.
- Sluit aan bij GroenLinks dat zegt dat dat burgerparticipatie gekoppeld zou moeten worden aan de kerntakendiscussie.
- Denkt stappen te kunnen maken door over voorbeelden als het behouden of afstoten van de kinderboerderij te spreken.

Wethouder Schroor:

- Ziet als risico dat de gepassioneerde discussie geen taken oplevert die de gemeente afstoot.
- Is met het college een groot voorstander van een andere overheid en het loslaten van bepaalde taken, maar beseft ook dat een volgend college hierover moet beslissen.
- Wil daarom de discussie mogelijk maken en op gang brengen. Ook na de collegeonderhandelingen zal het fundamentele debat over kerntaken doorgaan.
- Vindt ook dat de manier van werken en de verhouding tussen overheid en samenleving aan de orde zijn en betrokken moeten worden wanneer je meer aan de samenleving over wilt laten.
- Levert munitie voor de collegeonderhandelingen door opties in beeld te brengen, inclusief financiële gevolgen. Alle huidige taken worden in de notitie zo volledig mogelijk genoemd, met een groslijst van mogelijkheden voor de kerntakendiscussie.
- Nodigt de raad uit wensen voor deze notitie aan te geven, waarna het college zal bekijken of het haalbaar is hieraan te voldoen.
- Verwacht als college met de fundamentele kerntakendiscussie 10 miljoen euro te besparen en zal dit opnemen in de begroting. Het college acht dit realistisch en komt niet met andere dekkingsvoorstellen. Het is aan een nieuw college om dit uit te voeren.

De voorzitter sluit de extra vergadering onder dankzegging om 19.30 uur.