


Onderwerp Nadere regels collectief vervoer gemeente Groningen 2020
(wensen en bedenkingen)

Steller Robert Bleeker

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 70 49 Bijlage(n) - Ons kenmerk 

Datum 16-10-2019 Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief stellen wij u in de gelegenheid uw eventuele wensen en bedenkingen te geven op het voorgenomen besluit van het college om de Nadere regels collectief vervoer gemeente Groningen 2020 vast te stellen.

Aanleiding en doel

Met de samenvoeging van de gemeenten Groningen, Haren en Ten Boer moeten ook de Wmo-verordening en Nadere regels van de nieuwe gemeente Groningen geharmoniseerd en opgesteld worden. De nieuwe regelgeving rondom het collectief vervoer, zoals weergegeven in deze brief, zal onderdeel worden van de nieuwe geharmoniseerde Nadere regels maatschappelijke ondersteuning van de gemeente Groningen. Het streven is dat het college deze Nadere regels vast laat stellen in december 2019 en in werking laat treden vanaf 1 januari 2020.

Er is een analyse gedaan om de verschillen in regelgeving tussen de drie voormalige gemeentes in kaart te brengen zodat zowel de impact op de doelgroep als de financiële impact in kaart kan worden gebracht. Deze brief heeft als doel om de belangrijkste verschillen en het voorgenomen besluit weer te geven tussen de verschillende regelingen. Tevens is van dit harmonisatiemoment ook gebruik gemaakt om nieuwe regelgeving toe te voegen.

Een belangrijke overweging bij de harmonisatie van het collectief vervoer is de door het college structurele ingeboekte bezuiniging van €225.000. De voorstellen zijn erop gericht om deze bezuiniging te realiseren maar daarnaast de impact voor onze inwoners zo klein mogelijk te houden. Daar waar de impact van de nieuwe regelgeving niet acceptabel is, zal de hardheidsclausule worden toegepast. Op deze manier zal in individuele gevallen afgeweken worden van het voorgestelde beleid.

Vooronderzoek 'top 25' gebruikers

Om beter inzicht te krijgen in de impact die een maximaal aantal kilometers van 1.500 per jaar heeft is op verzoek van het college een vooronderzoek gestart naar de 'top 25' gebruikers in het collectief vervoer. Hiermee worden de 25 inwoners bedoeld die de meeste kilometers afleggen met het collectief vervoer. Dit onderzoek is uitgevoerd door WIJ Groningen. Het doel is om de vervoersbehoefte van

deze inwoners in kaart te brengen, in te schatten wat de impact is van een maximering van 1.500 kilometer en om te kijken in hoeverre er alternatieven mogelijk zijn. Te denken valt dan aan het openbaar vervoer, buurtinitiatieven, het eigen netwerk maar bijvoorbeeld ook andere Wmo-voorzieningen zoals een scootmobiel. Op basis van dit onderzoek is dus gekeken in hoeverre een maximering van het aantal kilometers daadwerkelijk realistisch is per inwoner en in hoeverre de vervoersbehoefte ook op een andere manier ingevuld kan worden. Daar waar de impact van de maximering in enkele situaties niet acceptabel is, zal door het college de hardheidsclausule worden toegepast en een hoger aantal kilometers worden toegekend.

Totstandkoming voorgenomen besluiten

De voorgenomen besluiten zijn tot stand gekomen door de leden van de adviesraden van de voormalige drie gemeentes te betrekken. Per voorgenomen besluit wordt de toelichting vanuit de adviesraden meegegeven. Door de leden van de verschillende (voormalige) drie adviesraden te betrekken in het gehele proces is verder gezorgd voor gelijkwaardigheid. Tot slot zijn de analyses uitgevoerd met data vanuit alle drie de voormalige gemeentes. Op deze manier kan een goede inschatting gemaakt worden van de impact voor alle inwoners van onze gemeente, dus ook de inwoners in de buitengebieden.

Knelpunten en voorgenomen besluiten

De drie huidige regelgevingen verschillen op een aantal onderwerpen van elkaar welke hieronder worden gepresenteerd. De verschillende voorstellen zijn tot stand gekomen door samen te werken met leden van de adviesraden van de voormalige drie gemeentes. Verder zijn de voorstellen zoveel mogelijk onderbouwd met data analyse. Deze analyse is uitgevoerd voor alle Wmo-ritten van de voormalige gemeentes Groningen, Haren en Ten Boer over de periode 9 april 2018 t/m 31 maart 2019. Deze dataset geeft een representatief beeld over de vervoersstromen en de impact die een eventuele beleidswijziging tot gevolgen heeft, zowel op de doelgroep als de financiële impact.

1. Maximering aantal kilometers per jaar

Inwoners met een collectieve vervoersvoorziening van de voormalige gemeente Groningen kunnen gedurende het jaar een onbeperkt aantal kilometers afleggen. Andere gemeentes, zoals de voormalige gemeente Haren en Ten Boer, hebben wél een maximale hoeveelheid kilometers per jaar. De voormalige gemeente Haren kent een maximaal aantal kilometer van 2.000 per jaar. De voormalige gemeente Ten Boer kent een maximaal aantal kilometer van 2.500 per jaar. De voorgestelde maatregel betekent een maximering van het aantal te rijden kilometers op jaarbasis voor de (nieuwe) gemeente Groningen. Jurisprudentie schrijft voor dat een vervoersvoorziening die neerkomt op een aflegbare afstand in de bandbreedte van 1.500 tot 2.000 kilometer in beginsel voldoet aan de ondergrens (CRvB 29-02-2012, ECLI:NL:CRVB:2012:BV7463). Deze omvang kan ook bereikt worden met meerdere vervoersvoorzieningen gezamenlijk (CRvB 06-06-2012, ECLI:NL:CRVB:2012:BW7705).

Uit de analyse is gebleken dat er 89 inwoners op jaarbasis meer rijden dan 1.500 kilometer. In totaal maken er in de voormalige gemeente Groningen, Haren en Ten Boer ongeveer 5.500 inwoners gebruik van het collectief vervoer. Van deze 89 inwoners komen er 77 uit de voormalige gemeente Groningen, 6 uit de voormalige gemeente Haren en 6 uit de voormalige gemeente Ten Boer. Wanneer er een maximering wordt ingesteld van 1.500 kilometer dan resulteert dit maximaal in een besparing van €175.000. De besparing is gebaseerd op het aantal kilometers dat deze inwoners in het afgelopen jaar hebben gereden. Het aantal kilometers boven de 1.500 en de bijbehorende kosten worden als mogelijke besparing gerekend. Los van deze directe kosten is de verwachting dat een maximering van het aantal kilometers ook voor meer bewustzijn m.b.t. het gebruik zorgt bij de inwoners en dit als een preventieve maatregel kan worden beschouwd.

1.2. Onderzoeksplicht bij maximering

Een belangrijke kanttekening bij deze maximering is dat wanneer een inwoner boven de beoogde nieuwe grens uitkomt (1.500 kilometer) het college een onderzoeksplicht heeft. De beoogde maximering heeft namelijk een belastend effect op deze inwoners en er kunnen omstandigheden zijn

die een hoger maximaal aantal kilometers op jaarbasis rechtvaardigen, het blijft maatwerk. Het college is verplicht om in deze situaties een formeel (her)onderzoek te doen, welke via huisbezoeken plaats zullen vinden, om te beoordelen of de nieuwe voorziening met een maximaal aantal kilometers wel passend is. Mocht blijken dat er op jaarbasis meer kilometers nodig zijn en/of dat een aanvullende voorziening noodzakelijk is, dan zal dit worden toegekend. Het college zal in deze situatie de hardheidsclausule toepassen om een hoger aantal kilometers toe te kennen. De huisbezoeken zijn niet noodzakelijk voor de inwoners die het afgelopen jaar minder dan het beoogde maximale aantal kilometers hebben gereisd. Dan kan eigenlijk niet gesproken worden van een belastende beschikking en volstaat het administratieve onderzoek naar het aantal gereden kilometers zoals dat reeds is uitgevoerd. Uiteraard kunnen deze inwoners wel een melding doen bij hun WIJ-Team wanneer ze van mening zijn toch een hoger aantal kilometers nodig te hebben. Ook deze situaties zullen dan worden onderzocht. Om een actueel beeld te krijgen van de inwoners die boven de beoogde grens van 1.500 kilometer op jaarbasis uitkomen zal opnieuw een analyse worden uitgevoerd met de meest actuele gegevens.

Er van uitgaande dat bij 1.500 kilometer de grootste besparing kan worden gerealiseerd en daarnaast dit voor meer bewustzijn zorgt, is het voorgenomen besluit van het college om 1.500 kilometer op jaarbasis in te voeren. Omdat het lastig blijkt te zijn hier een exacte besparing aan te koppelen wordt uitgegaan van €75.000 bij het invoeren van deze maximering.

Adviesraad: 1.500 kilometer kan maar wel met de mogelijkheid van het toepassen van een hardheidsclausule voor bijzondere gevallen. Indien bij 2.000 kilometer de totale besparing gerealiseerd kan worden van €100.000, dan heeft dit de voorkeur.

2. Afgebakende tijdsperiode

Inwoners met een collectieve vervoersvoorziening van de voormalige gemeente Groningen en Haren kunnen 24/7 gebruik maken van deze voorziening. Er zijn echter voorbeelden van gemeentes die een afgebakende tijdsperiode hebben waarbinnen inwoners kunnen reizen. De voormalige gemeente Ten Boer hanteert op dit moment zo'n afbakening waardoor er alleen tussen 06:00 en 01:00 gereisd kan worden. De achterliggende gedachte van een inperking van de tijdsperiode is dat inwoners zonder collectief vervoer over het algemeen 's nachts ook geen gebruik maken van het openbaar vervoer. Er bestaan hier wel uitzonderingen op. Zo komt de trein vanuit de randstad dagelijks binnen op station Groningen om 02:00 's nachts en is er bijvoorbeeld de nachtbus vanuit Emmen naar Groningen die ook op dit tijdstip aankomt.

Uit analyse is gebleken dat er in totaal 1011 ritten hebben plaatsgevonden tussen 01:00 en 06:00. Vergeleken met het totaal aantal ritten van 242.676 is dat een zeer klein aantal. Daarnaast is het aannemelijk dat deze ritten, wanneer de afgebakende tijdsperiode wordt ingebouwd, alsnog zullen plaatsvinden maar dan binnen de toegestane tijdsperiode. Het voorgenomen besluit is daarom om geen afgebakende tijdsperiode in te voeren en daarmee het beleid van Groningen en Haren te volgen.

Adviesraad: eens met het voorgenomen besluit.

3. Maximaal aantal kilometers per rit

De voormalige gemeente Groningen heeft een maximale afstand per rit van 25,5 kilometer, de voormalige gemeente Ten Boer heeft 25 kilometer en de voormalige gemeente Haren heeft 30 kilometer. Belangrijk bij het vaststellen van het aantal kilometers per rit is dat inwoners uit de regionale gebieden (bijvoorbeeld Noordlaren) ook in staat moeten worden gesteld om de voorzieningen in de binnenstad van Groningen te bereiken. Ditzelfde geldt natuurlijk voor de inwoners van de voormalige gemeente Ten Boer. Alle inwoners van de nieuwe gemeente Groningen, dus ook de inwoners in de buitengebieden, kunnen de voorzieningen in de binnenstad van Groningen bereiken wanneer uitgegaan wordt van het laagste aantal kilometers per rit, namelijk die van Ten Boer (25 kilometer). Dit levert dus geen problemen op. Indien inwoners toch verder moeten reizen dan kunnen zij gebruik maken van de Valys. Valys is er voor inwoners met een mobiliteitsbeperking die sociaal-

recreatieve uitstapjes buiten de eigen regio willen maken. Inwoners met een indicatie voor het collectief vervoer kunnen Valys tegen een aantrekkelijk tarief gebruiken als zij verder reizen dan 5 OV-zones of 25 kilometer vanaf het eigen woonadres.

Onder de Wmo 2007 mocht het college onder het begrip ‘lokaal verplaatsen’ een afstand van 15 tot 20 kilometer vanaf de woning verstaan. De rechtbank Arnhem zag geen aanleiding om dit begrip ruimer uit te leggen dan onder de Wet Voorzieningen Gehandicapten (WVG). Onder de WVG werd namelijk ook al een afstand van 15 tot 20 kilometer vanaf het woonadres aangehouden. De afstanden per rit van de voormalige gemeentes Groningen, Haren en Ten Boer vallen dus ruim binnen deze marge. Uit de analyse blijkt dat er per jaar slechts 381 ritten langer waren dan 25,5 kilometer. Deze ritten hebben betrekking op inwoners van de voormalige gemeente Haren.

Het risico bestaat dat, wanneer de grens wordt verhoogd naar 30 kilometer per rit, er een behoorlijke kostenpost bijkomt voor de gemeente Groningen. Het voorgenomen besluit is daarom de grens van de voormalige gemeente Groningen te hanteren van 25,5 kilometer. Daarnaast moet onderzocht worden of er inwoners significant meer reizen dan 25,5 kilometer per rit of dat dit incidenten zijn. Indien een inwoner een structurele noodzakelijke vervoersbehoefte per rit heeft die langer is dan 25,5 kilometer, dan zal het college ook hier de hardheidsclausule toepassen.

Adviesraad: zouden wij ons in kunnen vinden gezien het feit dat het in alle vervoersregio's van de aanbesteding Publiek Vervoer Groningen Drenthe de norm is en ook aangegeven wordt dat bewoners vanuit de buitendorpen met 25 kilometer alle voorzieningen in de stad Groningen kunnen bereiken. Wij vinden inderdaad dat er onderzoek gedaan moet worden naar de ritten die langer waren dan 25,5 kilometer.

4. *Tarieven*

De tarieven van Groningen (€0,153 per kilometer en €0,96 opstaptarief) en Ten Boer (€0,166 en €0,96 opstaptarief) zitten dicht bij elkaar. Groningen zit iets onder het OV-tarief daar waar Ten Boer precies gelijk is aan het OV-tarief. Haren daarentegen kent substantieel hogere tarieven, namelijk €0,25 per kilometer en €1,82 opstaptarief. Het zou de gemeente Groningen alleen al €108.232,88 opleveren wanneer het kilometertarief van Haren wordt overgenomen bij gelijkblijvend gebruik. Gemiddeld gezien betekent dit een extra jaarlijkse bijdrage van €22,09 per inwoner. Het zou de gemeente Groningen €181.898,60 opleveren wanneer alleen het opstaptarief van Haren wordt overgenomen. Gemiddeld gezien betekent dit een extra jaarlijkse bijdrage van €35,15 per inwoner. Het zou de nieuwe gemeente Groningen dus in totaal €290.131,48 opleveren bij gelijkblijvend gebruik wanneer zowel het kilometertarief als het opstarttarief van Haren wordt overgenomen.

Met betrekking tot de tarieven ziet de Centrale Raad van Beroep (CRvB) geen aanleiding om aan te nemen dat het college met het in rekening brengen van het blauwe strippenkaarttarief (het OV-tarief) de mogelijkheid van de inwoner (vanuit een kostenooqpunt) om zelf in maatregelen te voorzien heeft miskend (CRvB 26-11-2009, ECLI:NL:CRVB:2009:BK4611). Niet is gebleken dat deze betaling tot onaanvaardbare consequenties heeft geleid. Daarnaast stelt de CRvB in een andere uitspraak ook dat het college een (extra) eigen bijdrage kan opleggen naast dit OV-tarief (CRvB 19-10-2016, ECLI:NL:CRVB:2016:4018). De CRvB heeft geconcludeerd dat het college bevoegd was om deze (extra) eigen bijdrage op te leggen voor de kosten die het college moet maken m.b.t. de verstrekte vervoersvoorziening. Wel moet de gemeente bij dit systeem erop letten dat de eigen bijdrage voor de cliënt niet meer bedraagt dan de kostprijs van de voorziening voor de gemeente (CRvB 29-05-2013, ECLI:NL:CRVB:2013:CA1448).

Zoals de uitspraak van de CRvB aangeeft is het college bevoegd om een hogere eigen bijdrage op te leggen dan het OV-tarief. Gezien de ingeboekte besparing van het college en de mogelijkheid om een forse besparing te realiseren met een voor de inwoner relatief geringe impact is het voorgenomen besluit om een nieuw opstaptarief te hanteren van €1,50 en dit jaarlijks te indexeren o.b.v. het OV-tarief. Gemiddeld betekent dit een kostenstijging van €24 per reiziger. Er wordt door het college

bewust gekozen voor een verhoging van het opstaptarief. Op deze manier zijn de extra kosten per rit voor iedere inwoner gelijk. Wanneer gekozen zou worden voor een substantiële verhoging van het kilometertarief, dan worden de inwoners die langere afstanden af moeten leggen structureel per rit zwaarder belast. De verhoging van het opstaptarief resulteert in een mogelijke besparing van €120.000 bij gelijkblijvend gebruik. Daarnaast zal het kilometertarief van de voormalige gemeente Ten Boer en dus het OV-tarief gehanteerd worden (onder voorbehoud van indexatie). Dit resulteert in een extra mogelijke besparing van €13.800 bij gelijkblijvend gebruik.

Adviesraad: Iets verhogen van het instaptarief lijkt redelijk maar toch wel wat moeite met het plotselinge hoge instaptarief. Bij een aantal van de leden van de Stadadviseert bestaat groot bezwaar tegen de verhoging van het instaptarief, omdat het mensen zou kunnen afschrikken van het collectief vervoer gebruik te gaan maken. Los daarvan zouden de tarieven van alle gemeenten die aangesloten zijn bij Publiek Vervoer op termijn gelijk moeten worden en dan is een uitschieter op het instaptarief niet iets wat zich gemakkelijk laat terugdraaien. Verder hebben wij geen bezwaar tegen de voorgestelde verhoging van het kilometertarief.

5. Dalurentarief

De voormalige gemeente Groningen maakt gebruik van een dalurentarief. Tussen 11:00 en 14:00 betalen inwoners, ongeacht de afstand die zij afleggen, slechts €1 per rit. De voormalige gemeente Haren en Ten Boer kennen deze regeling niet. Indien deze regeling wordt afgeschaft en inwoners de normale eigen bijdrage moeten betalen gedurende deze tijdsperiode, dan resulteert dit in een mogelijke besparing van €43.500. Tijdens de vorige aanbesteding van vervoerder de BIOS groep is de gemeente geadviseerd om het voor reizigers aantrekkelijker te maken om tijdens daluren te reizen. Op deze manier wordt de capaciteit van de vervoerder evenrediger belast waardoor de (kwaliteit van de) dienstverlening beter gegarandeerd kan worden. Uit analyse blijkt dat er tijdens deze daluren in de voormalige gemeente Groningen 65.643 ritten hebben plaatsgevonden. Dit is een kwart van alle ritten en dus een substantieel deel. Het voorgenomen besluit is om het dalurentarief in stand te houden voor alle inwoners van de nieuwe gemeente Groningen.

Adviesraad: eens met het voorgenomen besluit.

6. Groepskorting

Inwoners met een indicatie voor het collectief vervoer van de voormalige gemeente Groningen kunnen gebruik maken van groepskorting wanneer zij gezamenlijk een taxi bestellen en de rit van en naar hetzelfde adres gaat. Dit betekent dat de eerste inwoner de normale eigen bijdrage betaalt en de andere reizigers (van de groep) 50% van de normale eigen bijdrage. De voormalige gemeente Haren en Ten Boer kennen deze regeling niet. Het idee achter deze groepskorting is dat inwoners met een indicatie voor het collectief vervoer zoveel mogelijk gezamenlijk de rit boeken. Waarschijnlijk zal de groepskorting daar enigszins aan bijdragen maar is het voor inwoners sowieso niet logisch om gezamenlijk een rit te boeken wanneer zij een gemeenschappelijke bestemming hebben? Daarnaast moet de vervoerder ritten zo efficiënt mogelijk plannen. Wanneer er twee of meerdere inwoners van en naar hetzelfde adres vertrekken dan is het dus de taak aan de vervoerder om zo efficiënt mogelijk om te gaan met het beschikbare aantal vervoersmiddelen. De mogelijke besparing van het afschaffen van de groepskorting bedraagt €8.500. Het voorgenomen besluit is om de groepskorting af te schaffen en het beleid van de voormalige gemeente Haren en Ten Boer te volgen.

Adviesraad: eens met het voorgenomen besluit.

7. Huisgenoten

De voormalige gemeente Ten Boer en Haren kennen qua huisgenoten andere regelingen dan de voormalige gemeente Groningen. In Groningen mogen geregistreerde huisgenoten t/m 15 jaar gratis meereizen (wel kosten voor de gemeente) en geregistreerde huisgenoten vanaf 16 jaar betalen dezelfde eigen bijdrage als de inwoner met een indicatie voor het collectief vervoer. Dit beleid stamt uit de jaren 90 en is destijds op verzoek van uw raad ingesteld. De gedachte destijds was dat de inwoner met

een indicatie voor het collectief vervoer in staat moest worden gesteld om hun huisgenoten (zonder indicatie voor het collectief vervoer) tegen hetzelfde aantrekkelijke tarief mee te nemen naar hun bestemming. In Haren daarentegen mogen drie geregistreerde inwonende gezinsleden tot 12 jaar gratis meereizen en twee (klein)kinderen t/m 4 jaar mogen gratis meereizen. In Ten Boer mogen twee kinderen t/m 4 jaar gratis meereizen. Het nadeel van dergelijke regelingen is dat het voor chauffeurs niet mogelijk is om te controleren of de medereiziger ook daadwerkelijk een huisgenoot is van de inwoner met een indicatie voor het collectief vervoer. In principe kan iedereen dus doen alsof hij/zij een huisgenoot is van deze inwoner om zo gratis mee te reizen of om mee te reizen tegen de lage eigen bijdrage. Wanneer hier een leeftijdsbegrenzing aan wordt toegevoegd (zoals in Haren en Ten Boer) dan is het in ieder geval wel mogelijk voor het college om meer grip te krijgen op deze regeling omdat chauffeurs een controle kunnen uitvoeren op leeftijd.

Wanneer gekeken wordt naar de regelingen in het openbaar bus vervoer dan mogen kinderen tot en met 3 jaar altijd gratis meereizen en drie kinderen van 4 t/m 11 jaar reizen gratis mee met één volwassene. In ons huidige collectief vervoerscontract reizen maximaal twee kinderen t/m 4 jaar gratis mee (geen kosten voor de gemeente). Daarnaast kunnen medereizigers altijd gebruik maken van het medereizigerstarief (€0,44 per kilometer en geen opstaptarief) en al op een voordelige manier meereizen. De mogelijke besparing van het afschaffen van de gehele huisgenotenregeling bedraagt €11.500. Het college zou dan het beleid van de voormalige gemeente Ten Boer moeten overnemen. De besparing zal lager uitvallen wanneer het beleid ruimhartiger wordt ingevuld maar de exacte besparing is dan onduidelijk.

Het voorgenomen besluit van het college is om de huisgenoten regeling te wijzigen en ons hierin te conformeren aan het beleid in het openbaar bus vervoer. Alle kinderen tot en met 3 jaar kunnen gratis meereizen (de kosten van de eerste twee kinderen komen niet voor rekening van de gemeente). Maximaal drie geregistreerde inwonende kinderen van 4 t/m 11 jaar mogen gratis meereizen per volwassene met een indicatie voor het collectief vervoer.

Adviesraad: Stadadviseert is tegen het voorstel om alleen 2 kinderen beneden de 4 jaar te laten meereizen. Als er op dit punt al bezuinigd moet worden willen ze dat het op dezelfde manier geregeld wordt als in het openbaar bus vervoer. Daarnaast zal wel gekeken moet worden naar de redenen waarom mensen huisgenotenregelingen gekregen hebben en in hoeverre het nieuwe beleid nadelige effecten heeft voor deze mensen. Oftewel: nader onderzoek naar het bestaan van redenen voor het reizen met huisgenoten en ook hoe vaak het voorkomt.

8. *Subindicaties*

Op dit moment zijn de subindicaties (zoals ‘Kamer-tot-Kamer vervoer’ of ‘Moet voorin én moet in personenauto worden vervoerd’) niet vastgelegd in het beleid maar deze subindicaties kunnen uiteraard wel worden afgegeven door generalisten van WIJ Groningen. Er zijn richtlijnen opgesteld voor de subindicaties die gehanteerd kunnen worden en hoe de generalisten hier mee om moeten gaan. Om deze richtlijnen te formaliseren en een officieel kader te hebben is het verstandig om deze subindicaties formeel op te nemen in het nieuwe beleid. Om te komen tot de relevante subindicaties is een overzicht gemaakt welke subindicaties op dit moment zijn afgegeven. Overigens is het collectief vervoer altijd van Deur-tot-Deur is. Voor ‘van Deur-tot-Deur’ is dus geen aparte subindicatie nodig, ook al staat deze wel in de lijst.

Het voorgenomen besluit is om alle gebruikte subindicaties, m.u.v. Deur-tot-Deur, op te nemen in de Nadere regels om deze te formaliseren in nieuw beleid. Dat het collectief vervoer altijd van Deur-tot-deur is zal daarnaast vermeld worden in de Nadere regels.

Adviesraad: eens met het voorgenomen besluit.

Vervolg

Wij verzoeken uw raad om uiterlijk woensdag 27 november 2019 uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken aan het college.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Koen Schuiling

de secretaris,
Diana Starmans

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.