

Vragen en antwoorden vragencarrousel Ontwerpbegroting 2021

Vraag	Antwoord
7.1.2: Waarom wil OV-fiets niet verder uitbreiden? Welke deellovertuigen komen er op de P+R terreinen?	OV fiets is vooral gericht op de treinreiziger; de introductie op drie P+R terreinen was min of meer een proef. Bij succes zou de OV fiets ook op de andere twee P+R terreinen worden aangeboden, maar tot dusverre is het gebruik van de OV fiets beperkt gebleven. Bovendien is OV fiets zelf bezig met nieuwe ontwikkelingen. Deze twee redenen maken dat OV fiets op dit moment huiverig is om uit te breiden naar alle P+R terreinen in Groningen. Andere vormen van deelmobiliteit zouden bijvoorbeeld deelauto's, deelfietsen of deelscooters kunnen zijn (waarbij dit laatste nog onderwerp van gesprek is waar uw raad bij wordt betrokken).
7.2.2: Er wordt hier over first en last mile problematiek gesproken maar wat wordt hier uiteindelijk mee gedaan?	Bij het verbeteren van de deur-tot-deur reis worden maatregelen voor twee doelgroepen onderscheiden: 1. de zelfredzame reiziger die goed in staat is de first en last mile te overbruggen en 2. de minder zelfredzame reiziger die niet goed in staat is de first en last mile te overbruggen. Voor de eerste doelgroep zijn bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en comfort van de loopverbindingen belangrijk net zoals de kwaliteit van de wachtovervoeringen. Maar het gaat ook om voorzieningen zoals fietsenstallingen en de beschikbaarheid van bijvoorbeeld huurfietsen. Ook de komende tijd blijven we daarop inzetten. Uitgangspunt daarbij is dat de basis op orde moet zijn en als we kansen zien we die door blijven ontwikkelen. Voor de tweede doelgroep zijn we onder andere betrokken bij vormen van (nieuwe) kleinschalige buurt- en wijkinitiatieven. Wij zien een belangrijke rol in wijk- en buurthubs waar de overstap tussen dit soort initiatieven en andere modaliteiten kan plaatsvinden. Ook de hubtaxi is voor deze reizigers een (mogelijk) alternatief. Overigens zullen we in onze nieuwe Mobiliteitsvisie uitvoerig aandacht besteden aan dit onderwerp.
7.3.1: Wat betekent dit precies voor de Westelijke ring? Het onderzoek blijft lopen. Wat kunnen we hier concreet van verwachten?	In 2021 en 2022 werken we gezamenlijk met en onder leiding van de provincie Groningen de verschillende alternatieven en varianten voor de Westelijke Ringweg verder uit, wegen we deze tegen elkaar af en bepalen we uiteindelijk een voorkeursvariant. Omdat realisatie van de Westelijke Ringweg nog ver weg lijkt, nemen we een drietal tussentijdse maatregelen: sociaal veiliger maken fietstunnels Pleiadenlaan en Zilverlaan-Friestraatweg, toepassen innovatieve geluidsmaatregelen op de ringweg zelf en verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming omgeving Reitdiephaven.
7.6: 'We willen de omslag maken van de vraag volgend naar proactief beleid als het gaat om deelauto's, deelfietsen en deelscooters.' Wat moeten we ons daarbij voorstellen? Gaat hier over nagedacht worden of zijn hier al concrete ideeën voor?	We willen een 'uitvoeringsstrategie' voor deelmobiliteit opstellen waarin we bepalen welke vormen van deelmobiliteit we willen toestaan en/of stimuleren (en welke niet).
Financien 7.2: Kan het verloop van de kosten toegelicht worden? Hoe komt het dat er eerst negatieve lasten zijn, vervolgens positieve lasten en uiteindelijk weer negatieve lasten.	Heeft betrekking op het deelprogramma openbaar vervoer. De negatieve lasten worden veroorzaakt doordat onder dit deelprogramma ook de taakstelling op het Stedelijk Investeringsfonds (SIF) valt. Dit is in 2021 en 2022 jaarlijks 2 miljoen euro en in 2023 zelfs 3 miljoen euro. De SIF-taakstelling wordt gedekt door de middelen die in het coalitieakkoord waren vrijgemaakt voor een parkeergarage in het stationsgebied, maar die bij de bezuinigingen in 2020 is opgegeven. De SIF-taakstelling gaan we realiseren, maar niet op deze plek, maar met de inzet van andere SIF-budgetten. Dit moet nog worden bepaald, maar leidt in ieder geval tot een ander verloop van kosten van het deelprogramma openbaar vervoer. Kortom: de SIF-taakstelling is nu administratief-technisch geparkeerd in paragraaf 7.2. Het gaat dus niet om bezuinigingen in het openbaar vervoer.
8.2.3: We lezen in meerdere programma's dat corona invloed zal hebben, is er ook al iets duidelijk over de invloed van corona op het aantal jongeren dat betrokken kan worden bij WIJS?	Na de eerste maatregelen sloot WIJS op beide locaties. WIJS verschoof de diensten, zoals het juridisch spreekuur, zoveel mogelijk naar online en telefonische alternatieven. Studenten van WIJS sloten zich aan bij de stedelijke telefoonlijn van Heel Groningen Helpt. In plaats van de wijken in te trekken, onderzochten 600 eerstejaars studenten telefonisch de leefbaarheid in stad en provincie. Zo konden studenten toch een bijdrage blijven leveren in deze bijzondere tijd. In mei opende de Ruimte haar deuren en konden bewoners weer op afspraak terecht bij WIJS. Op dit moment zijn we nog open op alle locaties, maar hebben we de bezetting van studenten beperkt. We zien echter wel dat het aantal vragen van bewoners toeneemt. Oftewel de projecten op microniveau groeien. Voor de verdere projecten voor de aankomende periode proberen we een goede afweging te maken van wat wel of niet haalbaar (bijv. de kerstlunch mogelijk niet). Daarnaast kijken we hoe we grootschalige projecten, bijvoorbeeld het leefbaarheidsonderzoek in straten, digitaal kunnen vormgeven.

<p>8.3.2: 'Op basis van bestaande zorgprofielen wordt een goede huisvestingsstrategie gemaakt' Wat moeten we ons daarbij voorstellen? Ontvang de raad deze strategie en aan welk tijdsbestek moeten we denken?</p>	<p>De Directie Maatschappelijke Ontwikkeling heeft de afgelopen tijd voor de groep ouderen, kwetsbare jong volwassenen en inwoners met een psychische aandoening, een verstandelijke beperking of een lichamelijke beperking door het opstellen van woonzorgprofielen alle specifieke kenmerken en wensen met betrekking tot de woonruimte en woonomgeving in beeld gebracht. Ook geven de profielen zicht op de grootte en spreiding van de verschillende groepen over de gemeente. Op dit moment werken wij samen met DMO dit uit naar hoe we er voor kunnen zorgen dat het aanbod van woningen in ons programma beter aansluit bij de vraag van deze groepen. In de manifestatie rondom ouderen die we in de woonvisie hebben aangekondigd werken we dit uit. Dit moet leiden tot concrete (pilot) projecten. In het ambitiekader van de prestatieafspraken voegen we het thema van ouderen en zorg toe en maken we hierover met de corporaties afspraken. De huisvestingsstrategie zoals die in de begroting wordt genoemd is vooral een aanpak om te zorgen voor concreet aanbod voor ouderen en kwetsbare groepen en geen beleidsnotitie. Eind 2021 informeren wij uw raad in ieder geval in het Meerjarenprogramma Wonen over de manifestatie en de resultaten tot dan toe.</p>
<p>8.5.1: Kan de raad meer inzicht krijgen in waar sociale huur wordt gesloopt/verkocht/bijgebouwd?</p>	<p>Voor sloop en nieuwbouw kunnen we dit op wijkniveau inzichtelijk maken voor de plannen waarvoor dit bekend is. Bij verkoop is het afhankelijk van welke woningen er vrij komen. Corporaties hebben een verkoopvijver waarbij ze aangegeven welke woningen in de verkoop gaan als er een mutatie is. Dit is dus lastiger aan te geven en afhankelijk van het verhuisgedrag van huurders. In de prestatieafspraken maken we inzichtelijk hoe de netto-ontwikkeling is opgebouwd voor de komende 5 jaren. Dit is op gemeenteniveau. Voor het eerste jaar kunnen we dit voor wat betreft sloop en nieuwbouw ook op wijkniveau inzichtelijk maken.</p>