

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 14 juni 2012

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

Datum: donderdag 14 juni 2012
Aanvang: 19:30 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: mw. H. Rademaker
Griffier: dhr. W.T. Meijer; (050) 3677726; wolbert.meijer@groningen.nl

Opening

A. Algemeen deel

- A1. Opening en mededelingen
- A2. Vaststelling agenda
- A3. Lange-termijnagenda en lijst toezeggingen, initiatiefvoorstellen en moties
 - Bijlage - LTA** (pdf)
 - Bijlage - Tim-lijst** (pdf)
- A4. Conformstukken
 - a. Wijziging komgrens Europaweg en Winschoterweg (Raadsvoorstel 9 mei 2012)
Raadsvoorstel - Wijziging komgrens Europaweg en Winschoterweg (pdf)
- A5. Rondvraag

B. Inhoudelijk deel

- B1. Visie op de ondergrond: "Stad Verdiept" en Warmtevisie en -strategie "Groningen duurzaam en warm" (raadsvoorstel 24 mei 2012)
Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en strategie -groningen duurzaam warm (pdf)
Bijlage - Stad Verdiept (pdf)
Bijlage - Groningen Duurzaam warm (pdf)
- B2. Ontwerpbegroting OV-bureau 2013 (collegebrief 10 mei 2012)
+

commissie Beheer en Verkeer - donderdag 14 juni 2012

Hoofdpijnen en tarieven Dienstregeling 2013

(collegebrief 22 mei 2012)

[Collegebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013](#) (pdf)

[Collegebrief - Hoofdpijnen en tarieven Dienstregeling 2013](#) (pdf)

[Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau](#) (pdf)

B3. Groningen Bereikbaar!

(collegebrief 15 mei 2012)

[Collegebrief - Groningen Bereikbaar!](#) (pdf)

B4. DIT PUNT WORDT WRSCHL. DOORGESCHOVEN NAAR JULI

Evaluatie ecologisch beheer

(collegebrief 23 februari 2012)

+

Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

(collegebrief 24 mei 2012)

[Collegebrief - Evaluatie ecologisch beheer](#) (pdf)

[Collegebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer](#) (pdf)

B5. Alternatief ontwerp trambrug

(raadsvoorstel 30 mei 2012)

[Raadsvoorstel - Alternatief ontwerp trambrug](#) (pdf)

B6. Aanvullend Plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg

(raadsvoorstel 8 juni 2012)

[Raadsvoorstel - Aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg](#) (pdf)

C. Huishoudelijk deel

C1. Ingekomen stukken

[Lijst ingekomen stukken](#) (pdf)

C2. Vaststelling verslag 16 mei 2012

[Verslag 16 mei 2012](#) (pdf)

. Sluiting

Bij commissievergaderingen kunt u gebruik maken van het spreekrecht bij de inhoudelijke agendapunten (inclusief de conformstukken onder A) en de rondvraag. U krijgt dan drie minuten de gelegenheid de commissieleden te vertellen hoe u over een onderwerp denkt. Voor aanmelding en informatie kunt u terecht bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

Bijlage - LTA

LANGE-TERMIJNAGENDA RAAD						per 25 mei 2012	
(nieuwe onderwerpen in blauw)							
nr	dd	de	onderwerp	portefeuille	dienst	opmerkingen	
3	14-mrt-12	B&V	Bestemmingsplan tracédelen 1 en 2 Regio Tram	De Vries	RO/EZ		
5	16-mei-12	B&V	Voorstel over oplossing probleem Gerrit Krolbrug	Dekker	RO/EZ		
6	16-mei-12	B&V	Beleidsnota gehandicaptenparkeren	Dekker	RO/EZ		
7	16-mei-12	B&V	Visie op de ondergrond	Dekker	MD	zie brief 26-8-10	
8	16-mei-12	B&V	Warmtevisie	Dekker	RO/EZ	zie motiebrief 1 december 2011	
22	14-jun-12	B&V	p.v.a. Bereikbaarheid Stad	Dekker	RO/EZ		
23	14-jun-12	B&V	Uitvoering 2e fase Regio Tram (o.a. fasering aanpak van de verschillende corridors), doorrijden in de regio	Dekker	RO/EZ	uit weth.brief 1-6-2011	
24	14-jun-12	B&V	Voorstel Inrichting Nwe Ebbingestraat inclusief groen	Visser	RO/EZ	is integraal onderdeel van plannen m.b.t. Griffieweg/VRI's	
25	14-jun-12	B&V	Busdoorstroming Europaweg: uitvoeringskrediet	Dekker	RO/EZ		
26	14-jun-12	B&V	Inventarisatiestudie naar beschikbaarheid van groene grondstoffen en verwerkingsmethode	Dekker	RO/EZ	zie motiebrief 1 december 2011	
27	14-jun-12	B&V	Nadere voorstellen m.b.t. OV-bureau (bezuinigingen)	Dekker	RO/EZ		
49	11-jul-12	B&V	Ruimte voor de binnenstad (def. ontwerp)	Dekker	RO/EZ	uit weth.brief 1-6-2011	
50	11-jul-12	B&V	Besluitvorming aanbesteding spoorlijn Groningen-Heerenveen	Dekker	RO/EZ		
51	11-jul-12	B&V	Aanvullende plankostenkrediet Aanpak Ring Zuid	Dekker	RO/EZ		
52	11-jul-12	B&V	Toegankelijke bushaltes	Dekker	RO/EZ	na vinden alternatieve dekking (weth.memo 12-9-11)	
53	11-jul-12	B&V	Nota over DRIS	Dekker	RO/EZ		
54	11-jul-12	B&V	Bruilweering (riolering/aanpak openbare ruimte)	Visser	RO/EZ		
55	11-jul-12	B&V	Kastanjeziekte			agenderen brieven hierover na ontvangst second opinion, op verzoek van GroenLinks	
56	11-jul-12	B&V	Afsluiting Folkingerstraat				
57	11-jul-12	B&V	Uitwerking motie Werkmanbrug				
58	11-jul-12	B&V	Voortgang onderzoek wegwerpdraaigatjes	Visser	MD		
71	12-sep-12	B&V	Evaluatie ontsnipperingsprojecten	Visser	RO/EZ		
72	12-sep-12	B&V	Sontwegbrug: vastst. def. ontwerp en second opinion	Dekker	RO/EZ	voor vergadering 12 september wordt nieuwe datum door presidium vastgesteld	
73	12-sep-12	B&V	Oostelijke Ringweg: bestemmingsplan Beijum Noord	Dekker	RO/EZ	voor vergadering 12 september wordt nieuwe datum door presidium vastgesteld	
74	12-sep-12	B&V	Veilige schoolomgeving	Dekker	RO/EZ	voor vergadering 12 september wordt nieuwe datum door presidium vastgesteld	
75	12-sep-12	B&V	Parkeerplan Helperplein	Dekker	RO/EZ	voor vergadering 12 september wordt nieuwe datum door presidium vastgesteld	
76	12-sep-12	B&V	Resultaten van de verkenning PRIS	Dekker	RO/EZ	voor vergadering 12 september wordt nieuwe datum door presidium vastgesteld	
77	12-sep-12	B&V	Rekening/begroting AFCG	Visser	MD	voor vergadering 12 september wordt nieuwe datum door presidium vastgesteld	

Bijlage - LTA

nr	dd	cie	onderwerp	portefeuille	dienst	opmerkingen
78	12-sep-12	B&V	Onderzoek Kinderkermis	Visscher	MD	voor vergadering 12 september wordt nieuwe datum door presidium vastgesteld
79	12-sep-12	B&V	<u>Uitwerking pluspakket 'parkeren in perspectief'</u>	Dekker	RO/EZ	voor vergadering 12 september wordt nieuwe datum door presidium vastgesteld
80	12-sep-12	B&V	<u>Discussienotitie koerswijziging parkeernormen</u>	Dekker	RO/EZ	voor vergadering 12 september wordt nieuwe datum door presidium vastgesteld
85	10-okt-12	B&V	Sland van zaken ontwikkelingen warenmarkt	Visscher	MD	i.c.m. visie Grote Markt
86	10-okt-12	B&V	Parkeerplan Oranjebuurt en Noorderplantsoenbuurt	Dekker	RO/EZ	
87	10-okt-12	B&V	VGR Wonen op het water/diepenring Noorderhaven	Visscher	MD	
101		F&V/W&I/ O&W/R&				
	7-nov-12	W/B&V	Begroting 2013	Dekker	BD	
111	21-nov-12	B&V	Boomeffectanalyse Groningerweg/Beijum-Noord	Dekker	RO/EZ	
112	21-nov-12	B&V	Raadsvoorstel op basis van plan en prijs geselecteerde inschrijver RT	Dekker	RO/EZ	
113	21-nov-12	B&V	<u>Vrijgeven krediet definitieve gunning RegioTram</u>	Dekker	RO/EZ	
127	12-dec-12	B&V	Dynamisch VerkeersManagement (DVM): plan van aanpak	Dekker	RO/EZ	
128	12-dec-12	B&V	Startnotitie Water- en rioleringsplan 2014-2018	Visscher	MD	
129	12-dec-12	B&V	Voortgang proef geluidsnormen bastonen	Visscher	MD	
130	12-dec-12	B&V	<u>Voorontwerp actieplan Geluid op de kaart</u>	Dekker	RO/EZ	
133	1-jan-13	B&V	Parkeerplan Oosterpark/Korrewegwijk	Dekker	RO/EZ	
139	1-apr-13	B&V	Boomeffectanalyse Meedenpad	Dekker	RO/EZ	
141	1-mei-13	B&V	<u>Vaststelling actieplan Geluid op de kaart</u>	Dekker	RO/EZ	
142	1-jun-13	B&V	Afsluiting project Westrand	Visscher	RO/EZ	
144	PM	B&V	Beantwoording motie Meatfree Monday	Visscher	MD	afhankelijk van reorganisatie catering

Bijlage - Tim-lijst

Lijst toezeggingen, initiatiefvoorstellen en moties

Raadscommissie Beheer en Verkeer 14 juni 2012

Toezeggingen

Nr	Datum Collegelid Dienst	Agendapunt	Verzoek van	Toezeggingen	Opmerkingen
1.	16-03-11 Dekker (RO/EZ)	B4: Nota "P+R" Groningen		<ul style="list-style-type: none"> De wethouder zegt t.z.t. terug te komen op "een regionale vervoers-autoriteit" (stad betaalt voorzieningen en rekenen gaan naar het OV-bureau). 	
2.	13-04-11 Visscher (MD)	A5: Rondvraag	Stadspartij	<ul style="list-style-type: none"> De wethouder zegt v.w.b. de vraag om de evaluatie van de warenmarkt versnellen toe in overleg met de Vereniging voor Ambulante Handel (VvAH) te gaan over het moment waarop dit kan. Wordt in de eerstvolgende commissievergadering op teruggekomen (18/5). 	<p><i>Mededeling weth. 18/5:</i> VvAH beraadt zich op versnellingsvoorstel. Collegebrief 15/12/11: titistel, zie LTA</p>
3.	13-04-11 Dekker (RO/EZ)	B2: Station Europapark	GroenLinks	<ul style="list-style-type: none"> De wethouder zegt toe eerst met het inspraakcomité te zullen overleggen over de door te voeren voorgenomen (en gemandateerde) maatregelen (grotere opstelstrook + snelheidsremming) mocht de verkeerssituatie bij de Helperzoom op termijn onveilig worden; De wethouder zegt toe dat het comité ook in de toekomst betrokken blijft bij de planvorming rondom de inrichting van de omgeving van het station (incl. geluidsscherm); 	
4.	13-04-11 Dekker (RO/EZ)	C1: Ingekomen stukken, BOB-brief Gerrit Krol-brug (no. 3 'overige stukken')	GroenLinks	<ul style="list-style-type: none"> De wethouder zegt toe de commissie op de hoogte te houden van de reacties en stappen van het college op de bezwaren van de bewoners (o.b.v. deze toezegging stelde GL agendering van dit onderwerp op 13/4 uit). 	<p><i>LTA-brief 1/12/11: medio januari volgt voorstel over oplossing Gerrit Krolbrug LTA-brief 23/12/11: wordt een maand later Nu op tkn-lijst</i></p>
5.	21-09-11 Dekker (RO/EZ)	B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in- sprakrapport en aanpassingen tracé- delen 1 en 2	PvdA	<ul style="list-style-type: none"> Wethouder Dekker zegt n.a.v. een vraag van de PvdA toe samen met wethouder De Vries na te gaan hoe de participatie met de Professorenbuurt en de Oosterparkwijk rondom de Regio-Tram en andere ontwikkelingen (bv. gebiedsontwikkeling De Radiaal Wakker Gekust) vlot getrokken kan worden. 	<p><i>LTA-brief 1/12/11: aangesneden punt komt begin volgend jaar terug LTA-brief 28/2/12: binnenkort volgt brief</i></p>

Bijlage - Tim-lijst

6.	21-09-11 Dekker (RO/EZ)	B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in- spraakrapport en aanpassingen tracé- delen 1 en 2		<ul style="list-style-type: none"> • Wethouder Dekker zegt n.a.v. een vraag van inspreker Koetje toe dat zodra er verder nagedacht zal gaan worden over de auto-ontsluiting over de Oosterhamrikade of over de busbaan zijn suggestie van een 'afsluitbare dam' mee te zullen nemen in de afweging. 	
7.	21-09-11 Schroor (RO/EZ)	W&I: Revitalisering Verl. Hereweg		<ul style="list-style-type: none"> • Wethouder zegt toe binnen 2 weken een brief te sturen naar het bewonerscomité waarin zij geïnformeerd zullen worden over planning en vervolgfase en evt. forum of informatieavond 	Op verzoek van wethouder verhuist van W&I naar B&V
8.	27-10-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting		<ul style="list-style-type: none"> • Komt begin volgend jaar met memo over aansluiting stedelijk netwerk op zuidelijke ringweg 	
9.	20-12-11 Dekker (RO/EZ)	Regiotram		<ul style="list-style-type: none"> • Komt zeker terug bij commissie cq tramcommissie mocht er onverhoopt nog een consortium afhaken, om te overleggen wat dan te doen staat 	
10.	25-01-12 raad Visscher (MD)	Graf in Stad		<ul style="list-style-type: none"> • Uitkomst onderzoek begraafplaats Noorddijk: uiterlijk in oktober. 	
11.	08-02-12 Dekker (RO/EZ)	Sleutelrapportages	PvdA	<ul style="list-style-type: none"> • Als vertraging bij verwerving gronden Berlageknoop ook leidt tot vertraging Sontbrug informeert wethouder daarover schriftelijk 	
12.	08-02-12 Visscher (MD)	Dierenwelzijn	PvdD	<ul style="list-style-type: none"> • Informatie op de website m.b.t. visvergunning wordt aangepast/uitgebreid 	
13.	15-02-12 Dekker (RO/EZ)	Mededelingen		<ul style="list-style-type: none"> • Als er iets verandert in de situatie tussen gemeente en RuG inzake tram/Zernike komt wethouder bij commissie terug 	
14.	15-02-12 Dekker (RO/EZ)	Fietspad G.Markt		<ul style="list-style-type: none"> • M.b.t. fietspad Grote Markt staat alleen vast dat hij niet langs de oostzijde komt, verder is elke optie nog bespreekbaar in het kader van de nieuwe plannen m.b.t. de Grote Markt 	
15.	14-03-12 Visscher (MD)	Rondvraag	PvdA	<ul style="list-style-type: none"> • Zal in een brief toelichting hoe de handhaving van het hondenbeleid in de praktijk is geregeld 	<i>Nu op tim-lijst</i>

Bijlage - Tim-lijst

16.	14-03-12 Visscher (MD)	Rondvraag	GL	<ul style="list-style-type: none"> • Komt terug op klachten marktcooplui inzake communicatie rond evenement Radio 538 / Warchild 	
17.	28-03-12 Raad Dekker (RO/EZ)	Parkeren		<ul style="list-style-type: none"> • College komt met een notitie Risicoafbakening bij parkeergarages. 	
18.	11-04-12 Dekker (RO/EZ)	Snelheidsdisplays	Stadspartij	<ul style="list-style-type: none"> • Commissie krijgt voor de zomer een overzicht van de locaties waar nieuwe snelheidsdisplays worden geplaatst 	
19.	16-05-12 Visscher (RO/EZ)	Rondvraag	Stadspartij	<ul style="list-style-type: none"> • Komt terug op verwijderde bankje Hooge der Aa en rammelende Trompbrug 	
20.	16-05-12 Dekker (RO/EZ)	Rondvraag	Stadspartij	<ul style="list-style-type: none"> • Komt terug op vraag over doortrekken Stadskanaal: waaruit betaald? 	
21.	16-05-12 Dekker (RO/EZ)	Staat V	Stadspartij	<ul style="list-style-type: none"> • Als de heer Oldekemper zijn visie op het verloop van de aanbesteding Engelbert op papier zet, komt er reactie van het college, in afschrift naar commissie 	
22.	16-05-12 Dekker (RO/EZ)	Staat V	Div	<ul style="list-style-type: none"> • Komt met nadere info over Damsterdiep n.a.v. (eveneens toe te zenden) vonnis en gevolgen daarvan 	
23.	16-05-12 Dekker (RO/EZ)	Staat V	CDA	<ul style="list-style-type: none"> • Komt met nadere info over gevolgen val kabinet voor Zuidelijke Ringweg (gefinancierd uit crisis- en herstelwet) 	
24.	16-05-12 Dekker (RO/EZ)	Staat V	GL	<ul style="list-style-type: none"> • Komt terug op vraag over toegankelijke bushaltes (waar zit vertraging in, er is immers geld voor) 	
25.	23-05-12 Dekker (RO/EZ)	Rekening		<ul style="list-style-type: none"> • Komt voor de zomer terug op plannen mbt fietsparkeren Werkmanbrug ('Kramer-keertlus') 	
26.	23-05-12 Dekker (RO/EZ)	Rekening		<ul style="list-style-type: none"> • Komt nader terug op stimuleringsmaatregelen schoon vervoer particulieren 	<i>Brief afhandeling vragen 29/05: in oktober volgt notitie</i>

Bijlage - Tim-lijst

27.	23-05-12 Dekker (RO/EZ)	Rekening	PvdA	<ul style="list-style-type: none"> • Komt nader terug op vraag hoe elektrisch rijden beter kan worden gefaciliteerd mbv elektrische oplaadpunten 	Brief afhandeling vragen 29/05: in oktober volgt notitie
28.	23-05-12 Dekker (RO/EZ)	Rekening	PvdA	<ul style="list-style-type: none"> • Wachtwoordvoorspellings: Als dhr Moes voorbeelden geeft van waar de problemen zich voordoen, komt wethouder daar schriftelijk op terug 	
29.	23-05-12 Dekker (RO/EZ)	Rekening	CU	<ul style="list-style-type: none"> • Indicatoren: komt zo mogelijk bij begroting terug (DRIS + reistijden ring) 	
30.	23-05-12 Visscher (RO/EZ)	Rekening	CU	<ul style="list-style-type: none"> • Komt alsnog met cijfers nascheiding kunststof 	Brief afhandeling vragen 29/05: informatie volgt in cie. B&V van juli
31.	23-05-12 Visscher (RO/EZ)	Rekening	PvdA	<ul style="list-style-type: none"> • Doelstelling huishoudelijk afval / nuttige toepassing daarvan > wat we nu bereikt hebben zou wel ongeveer maximale zijn (53 %); toch lijkt doelstelling 60% 2015 helemaal niet overdreven > college kijkt hier nog een keer naar, raad hoort hiervan 	Brief afhandeling vragen 29/05: voorstel om hierop terug te komen bij bespreking monitor Reiniging (juli)

Bijlage - Tim-lijst

Initiatiefvoorstellen (v.a. 2009)

Nr.	Datum college/dienst	Indiener(s)	Titel en dictum	Opmerkingen
1.	2010-10-20 Visscher (RO/EZ)	GL	<p>Park Selwerd</p> <ol style="list-style-type: none"> in te stemmen met de herinrichting van het park Selwerd volgens bovengenoemde lijn het park Selwerd op te nemen in het eerstvolgende programma ecologisch beheer te onderzoeken of er budget beschikbaar gesteld kan worden, bijv. uit het budget voor de SES-gebieden een voorstel uit te werken in overleg met de bewoners binnen zes maanden dit voorstel voor de herinrichting van park Selwerd voor te leggen aan de raad, met inachtneming van het bovenstaande 	<p><i>schriftelijke reactie college:</i> (preadvies 15/10/10) voorgang 10/03/11 en 13/10/11</p> <ul style="list-style-type: none"> • • <p><i>bespreking in commissie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • ?? <p><i>Conclusie: uitvoering nog gaande, afronding eind 2012?</i></p>
5.	2011-11-30 Visscher (MD)	D66	<p>Kinderkermis Ossemarkt – Guyotplein</p> <ol style="list-style-type: none"> te onderzoeken in hoeverre het haalbaar is om tijdens de Meikermis naast het kinderkermis op de Grote Markt ook extra kinderattracties te plaatsen op de Ossemarkt als aanvulling op de huidige familiekermissen en deze kermis uit te breiden met het Guyotplein, met speciale aandacht voor de financiële en veiligheidsaspecten in het kader van dit onderzoek tijdens de Meikermis 2012 bij wijze van pilot, het Guyotplein bij de kermis Ossemarkt te betrekken als locatie voor kleine (traditionele) attracties en passende culturele activiteiten de uitkomsten van hierboven genoemd onderzoek en pilot aan de raad aan te bieden voor de behandeling van de begroting 2013, inclusief een voorstel over het al dan niet definitief maken van de opzet met extra kinderattracties op de Ossemarkt-Guyotplein 	<p><i>schriftelijke reactie college:</i> (preadvies: 03/11/11)</p> <ul style="list-style-type: none"> • • ?? • ?? <p><i>bespreking in commissie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • ?? <p><i>Conclusie: nog niet afgehandeld</i></p>
6.	2011-12-21 Visscher (MD)	PvdD	<p>Einde gratis draagtas</p> <ol style="list-style-type: none"> een onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden om het verbruik van wegworp draagtassen in de gemeente terug te dringen en de uitkomsten van dit onderzoek voor te leggen aan de raad 	<p><i>schriftelijke reactie college:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • ?? • ?? <p><i>bespreking in commissie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • ?? <p><i>Conclusie: nog niet afgehandeld</i></p>

Bijlage - Tim-lijst

Moties

Nr	Datum Collegelid dienst	Agendapunt / onderwerp	Indiener(s)	Moties	Opmerkingen
1.	11-11-09 Dekker (MD)	Begroting		<p>Motie: Klimaatop</p> <ul style="list-style-type: none"> binnen een half jaar een klimaatop te organiseren voor ondernemers waardoor de gemeente beter inzicht krijgt in wat er speelt, en waar ondernemers afspraken kunnen maken over samenwerking. 	<p>Cie. 18/11/12: wethouder treedt in overleg met indieners</p>
2.	11-11-09 Dekker (MD)	Begroting		<p>Motie: Windmolens</p> <ul style="list-style-type: none"> de mogelijkheden te onderzoeken om, ondanks de tegenwerking vanuit de Provincie Groningen, hoge windmolens te plaatsen binnen de grenzen van de gemeente Groningen. Hierbij dient gekeken te worden naar zowel de plaatsing van 3 windmolens op de Milieuboulevard, mogelijke andere locaties binnen de gemeentegrenzen als naar de mogelijkheden om in samenwerking met omliggende gemeenten een groot windpark van 100 MW of meer te ontwikkelen 	
3.	24-11-10 Dekker (RO/EZ)	Begroting	PvdD	<p>Motie: Vleesconsumptie</p> <ul style="list-style-type: none"> in de hierboven besproken voedselvisie niet alleen aandacht te besteden aan de gevolgen van het landbouwbeleid voor ons eigen land, maar ook een hoofdstuk te wijden aan de mondiale gevolgen van de vleesconsumptie 	<p>Uit collegebrief 9-12-10: regionale voedselvisie wordt begin 2011 opgesteld. Naast beide provincies worden ook gemeenten uit regio daarbij betrokken. College zal zich ervoor inspannen in voedselvisie aandacht te besteden aan negatieve consequenties van massale vleesconsumptie op mondiale schaal. Cie. 16/5/12: motie zal verwerkt worden in def. voedselvisie</p>

Bijlage - Tim-lijst

4.	29-06-11 Visscher (RO/EZ)	Voorjaarsdebat 2011	PvdD	<p>Motie: "Meatfree Monday"</p> <ul style="list-style-type: none"> Een voorstel voor de Groningse Meatfree Monday-campagne voor te leggen aan de gemeenteraad. 	<p><i>Motiebrief 7 oktober: onderzoek is gaande, wvschl. dit jaar voorstel van werkgroep Stadsvoedsel</i></p> <p><i>Afhankelijk van reorganisatie catering, zie LTA</i></p>
5.	20-07-11 Dekker (RO/EZ)	Voorkeursalter- natief Stations- gebied	Allen minus CDA	<p>Motie: "Fietstoegang traverse"</p> <ul style="list-style-type: none"> de toegankelijkheid van het fietsverkeer van de stationstraverse nog niet uit te sluiten; de mogelijkheden van de doorgaande fietsverbinding over de traverse nader te onderzoeken en de raad over de resultaten te informeren. 	<p>Zie ook sleutelrapportage mei-augustus</p>
6.	28-09-11 Dekker (RO/EZ)	Conceptprogr. Binnenstad	Stadspartij	<p>Motie Oosterstraat terug op de kaart</p> <ul style="list-style-type: none"> in het definitieve programma voorstellen te doen die het bezoek aan de Oosterstraat weer zullen bevorderen 	
7.	9-11-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting	Stadspartij, CU, PvdD, S&S	<p>Motie Duurzame sportaccommodaties</p> <ul style="list-style-type: none"> een voorstel en tijdplan uit te werken voor het overstappen op ledverlichting (voor sportzalen) 	<p><i>Brief moties 1/12: Komt terug in voorjaarsbrief 2012</i></p>
8.	9-11-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting	D66, GL, PvdA, SP	<p>Motie Bereikbaarheidsplan</p> <ul style="list-style-type: none"> voor april 2012 een plan van aanpak voor te leggen aan de raad voor een bereidbare stad 	<p><i>Voor april 2012</i></p> <p><i>Brief moties 1/12: wordt toegezegd</i></p> <p><i>Wordt mei, zie LTA</i></p> <p><i>Nu op agenda</i></p>
9.	9-11-11 Visscher (RO/EZ)	Begroting	D66, CU, GL, PvdA	<p>Motie Extra impulsen voor Groen Gas uit afval</p> <ul style="list-style-type: none"> een plan op te stellen, i.s.m. Energy Valley, om zoveel mogelijk GFT-afval en andere organische afvalstromen aan te bieden aan Attero en de SuikerUnie om hieruit groen gas te winnen en dit vervolgens aan te bieden aan de gebruikers in de gemeente Groningen hierbij berekenen welke kostenbesparing dit voor gebruikers op kan leveren onderzoeken in hoeverre lokaal duurzaam energiebedrijf partner kan zijn vóór 1 mei plan bij raad 	<p><i>Voor 1 mei 2012</i></p> <p><i>Brief moties 1/12: in mei 2012 komt inventarisatiestudie naar beschikbaarheid groene grondstoffen en verwerkingsmethode</i></p> <p><i>Nu op agenda</i></p>

Bijlage - Tim-lijst

10.	9-11-11 Visscher (RO/EZ)	Begroting	GL, CDA, CU, SP, PvdD, D66, Stadspartij, PvdA	Motie Meer groen in de Nieuwe Ebbingestraat <ul style="list-style-type: none"> in overleg met ondernemers en betrokkenen een onderzoek doen naar mogelijkheden voor toevoegen van groen aan Nwe Ebbingestraat en de raad hierover te rapporteren in mei 2012 	Mei 2012 <i>Brief moties 1/12: uiterlijk mei 2012 voorstel voor inrichting incl. groen</i> <i>Zie LTA</i>
11.	9-11-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting	PvdD, CDA, CU	Motie Warme Stad <ul style="list-style-type: none"> onderzoek te laten uitvoeren naar mogelijkheden voor opvang van warmte, geproduceerd door andere bedrijven in de stad dan alleen het UMCG en de Suikerfabriek en dit zsm terug te koppelen naar de raad 	<i>Brief moties 1/12: warmtevisie kan in voorjaar 2012 worden besproken</i> <i>Nu op agenda</i>
12.	21-12-11 Dekker (RO/EZ)	Fietsparkeren Stationsgebied	S&S, GL	Motie Fietsenstallingen Werkmanbrug <ul style="list-style-type: none"> een voorstel tot uitbreiding fietsenstallingen mbt locatie Werkmanbrug en kade hieromheen uit te werken en in februari voor te leggen aan raad 	<i>Februari 2012</i> <i>LTA-brief 28/2: febr lukt niet, met volgt voorstel</i> <i>Cie.11/4: wordt later</i> <i>Cie.16/5: kan in cie. juli worden besproken</i>
13.	25-01-12 Visscher (RO/EZ)	Begraven	PvdA, CU, CDA, S&S, VVD, Stadsp.	Motie Van urn tot graf <ul style="list-style-type: none"> een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheid een direct verbindingspad te maken tussen het crematorium en de begraafplaats Selwerdthof voor voetgangers, fietsers en incidenteel gemotoriseerd verkeer (rouwauto's, catering) en de uitkomsten van het onderzoek voor het zomerreces aan de raad voor te leggen 	<i>Juli 2012</i>
14.	22-02-12 Visscher (RO/EZ)	Vreemd aan de orde	CU	Motie Uitbreiding statiegeldregeling <ul style="list-style-type: none"> een dringend beroep te doen op de regering om al het mogelijke te doen om een uitbreiding van het statiegeldsysteem met kleine plastic flesjes en blikjes mogelijk te maken, en het college te verzoeken deze motie te zenden aan de regering, met afschriften aan de 2^e en 1^e Kamer der Staten-Generaal 	
15.	28-03-12 Dekker (RO/EZ)	Parkeren met Perspectief	PvdA, SP, CU, GL, S&S, PvdD	Motie Parkeerimpuls garages <ul style="list-style-type: none"> Actief werk te maken van acquisitie van (collectieve) huurovereenkomsten voor het parkeren in parkeergarages door buurtbewoners Dit te ondersteunen door bij wijze van experiment het prijsverschil tussen straatparkeren en garage-parkeren te verkleinen en het parkeren op straat in de nabijheid van de garages relatief minder aantrekkelijk te maken De raad over de resultaten te informeren bij het jaarverslag parkeerbedrijf 2012 	

Bijlage - Tim-lijst

16.	28-03-12 Visscher (RO/EZ)	MIP vervangingsinv.	PvdA, SP, CDA, CU	Motie Onderhoud speeltoestellen * te onderzoeken of het inschakelen van iederz positief kan bijdragen aan het onderhoud van speeltoestellen in de openbare ruimte	<i>Beantwoord in brief 22/5, nu op tkn-lijst</i>
-----	---------------------------------	------------------------	----------------------	---	--

12-06-14-B&V, tim-lijst.doc

9

Raadsvoorstel - Wijziging komgrens Europaweg en Winschoterweg

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering _____

Raadscommissie _____

Datum raadscommissie _____

Publiciteit _____ Persconferentie

Bijlagen _____ 2

Registratienr. RO 12.3052035

Datum B&W besluit 08-05-2012

Portefeuillehouder _____

Steller A. Hiemstra

Telefoon 8847

E-mail arjhielr@groningen.nl

Onderwerp

Raadsvoorstel wijziging komgrens Europaweg en Winschoterweg

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. tot aanpassing van de grenzen van de bebouwde kom aan de Europaweg en de Winschoterweg zoals aangegeven op de bijgevoegde situatietekening;
- II. tot verplaatsing van borden H1 aan de Europaweg ter hoogte van de Euroborg, ter rechterzijde zichtbaar vanuit zuidelijke richting, en H2 aan de Europaweg ter hoogte van de Euroborg, ter rechterzijde zichtbaar vanuit noordelijke richting, uit Bijlage 1, RVV 1990 tot voorbij de nieuwe aansluiting Roodehaan en Eemspoort Zuid tot begin en einde van de bebouwde kom met opschrift Groningen;
- III. tot verplaatsing van borden H1 aan de Winschoterweg ten noorden van de aansluiting met de Europaweg, ter rechterzijde zichtbaar vanuit zuidelijke richting, en H2 aan de Winschoterweg ten noorden van de aansluiting met de Europaweg, ter rechterzijde zichtbaar vanuit noordelijke richting, uit Bijlage 1, RVV 1990 440 meter naar het zuiden tot voorbij de aansluiting met de Europaweg tot begin en einde van de bebouwde kom met opschrift Groningen.
- IV. de kosten te dekken uit de grondexploitatie van bedrijventerrein Roodehaan en Eemspoort;
- V. deze besluiten bekend te maken door plaatsing in het elektronisch gemeenteblad.

Aanwijzingen: status, deadline, visietrommel

Afgehandeld en naar archief _____

Paraaf _____

Datum _____

Classificatienr. _____

Raadsvoorstel - Wijziging komgrens Europaweg en Winschoterweg

2

Publiekssamenvatting

In zuid-oost Groningen hebben de afgelopen jaren diverse ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden. Zo is bedrijventerrein Eemspoort Zuidoost verder ontwikkeld en is ten zuiden van de Europaweg een start gemaakt met de uitgifte van de kavels op het nieuwe bedrijventerrein Roodehaan. Deze ontwikkelingen maken het wenselijk de komgrenzen aan te passen op de nieuwe situatie. Ook in verband met de gewijzigde verkeerskundige situatie met onder andere een nieuwe aansluiting aan de Europaweg en het voltooiën van het Euvelgunnetracé, is het wijzigen van de komgrenzen nodig.

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

- I. tot aanpassing van de grenzen van de bebouwde kom aan de Europaweg en de Winschoterweg zoals aangegeven op de bijgevoegde situatietekening;
- II. tot verplaatsing van borden H1 aan de Europaweg ter hoogte van de Euroborg, ter rechterzijde zichtbaar vanuit zuidelijke richting, en H2 aan de Europaweg ter hoogte van de Euroborg, ter rechterzijde zichtbaar vanuit noordelijke richting, uit Bijlage 1, RVV 1990 tot voorbij de nieuwe aansluiting Roodehaan en Eemspoort Zuid tot begin en einde van de bebouwde kom met opschrift Groningen;
- III. tot verplaatsing van borden H1 aan de Winschoterweg ten noorden van de aansluiting met de Europaweg, ter rechterzijde zichtbaar vanuit zuidelijke richting, en H2 aan de Winschoterweg ten noorden van de aansluiting met de Europaweg, ter rechterzijde zichtbaar vanuit noordelijke richting, uit Bijlage 1, RVV 1990 440 meter naar het zuiden tot voorbij de aansluiting met de Europaweg tot begin en einde van de bebouwde kom met opschrift Groningen.
- IV. de kosten te dekken uit de grondexploitatie van bedrijventerrein Roodehaan en Eemspoort;
- V. deze besluiten bekend te maken door plaatsing in het elektronisch gemeenteblad.

Inleiding

De laatste jaren hebben diverse ruimtelijke ontwikkelingen rondom de Europaweg gespeeld. Hierbij valt te denken aan de ontwikkeling van Roodehaan, het uitbreiden van Eemspoort Zuid en het afronden van het Euvelgunnetracé. Tevens wordt er voor Eemspoort Zuid en Roodehaan een nieuwe ontsluiting aan de Europaweg gerealiseerd. Door deze ontwikkelingen is de functie van de Europaweg veranderd en is het nodig om de komgrenzen daarop aan te passen.

Beoogd resultaat

Door het verplaatsen van de komgrens valt de nieuwe aansluiting van Eemspoort Zuid en Roodehaan op de Europaweg binnen de bebouwde kom waardoor de maximum snelheid op de bedrijventerreinen gehandhaafd blijft op 50 km/h. Hiermee blijft de verkeersveiligheid gewaarborgd.

Kader

Conform artikel 20a, lid 1, van de Wegenverkeerswet (WvW) ligt de bevoegdheid tot het vaststellen van de grenzen van de bebouwde kom bij de gemeenteraad. De benodigde verkeersbesluiten ten gevolge van het wijzigen van de komgrenzen, worden na vaststellen van de nieuwe komgrenzen, genomen in mandaat namens het college.

Argumenten/afwegingen

Op de Europaweg staat de komgrens op dit moment nabij de Euroborg en op de Winschoterweg ten noorden van de aansluiting met de Europaweg. De Europaweg is momenteel een autoweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 70 km/h. Het bedrijventerrein Eemspoort Zuid valt momenteel binnen de bebouwde kom. Echter krijgt dit bedrijventerrein aan de zuidzijde, aan de Europaweg, een nieuwe ontsluiting. Om Eemspoort Zuid ook vanaf deze nieuwe ontsluiting binnen

Raadsvoorstel - Wijziging komgrens Europaweg en Winschoterweg

3

de bebouwde kom te laten vallen is het wenselijk de komgrens te wijzigen tot voorbij deze nieuwe ontsluiting op de Europaweg. Daarmee valt tegelijkertijd het nieuwe bedrijventerrein Roodehaan binnen de bebouwde kom waardoor ook daar de situatie verkeerskundig helder en consequent geregeld is. Dit betekent dat de toegestane snelheid op de bedrijventerreinen op 50 km/h blijft gehandhaafd. De snelheid op de Europaweg is en blijft gehandhaafd op 70 km/h en vervult daarmee de functie van een stedelijke stroomweg binnen de bebouwde kom.

Door de wijziging van de komgrens aan de Europaweg is het tevens nodig om de komgrens aan de Winschoterweg te verplaatsen naar het zuiden van de aansluiting met de Europaweg. Het gevolg van deze wijziging is dat de functie van de Winschoterweg tussen de huidige en de nieuwe komgrens verandert van erftoegangsweg buiten de bebouwde kom naar gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De toegestane snelheid wordt daarmee teruggebracht van 60 km/h naar 50 km/h.

De komborden worden geplaatst op de volgende locaties:

1. Europaweg tussen de nieuwe aansluiting Roodehaan en de A7;
2. Winschoterweg ten zuiden van de aansluiting met de Europaweg.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Het besluit is integraal openbaar en wordt tevens bekend gemaakt middels publicatie. Daarnaast is aan de regiopolitie advies gevraagd omtrent dit besluit.

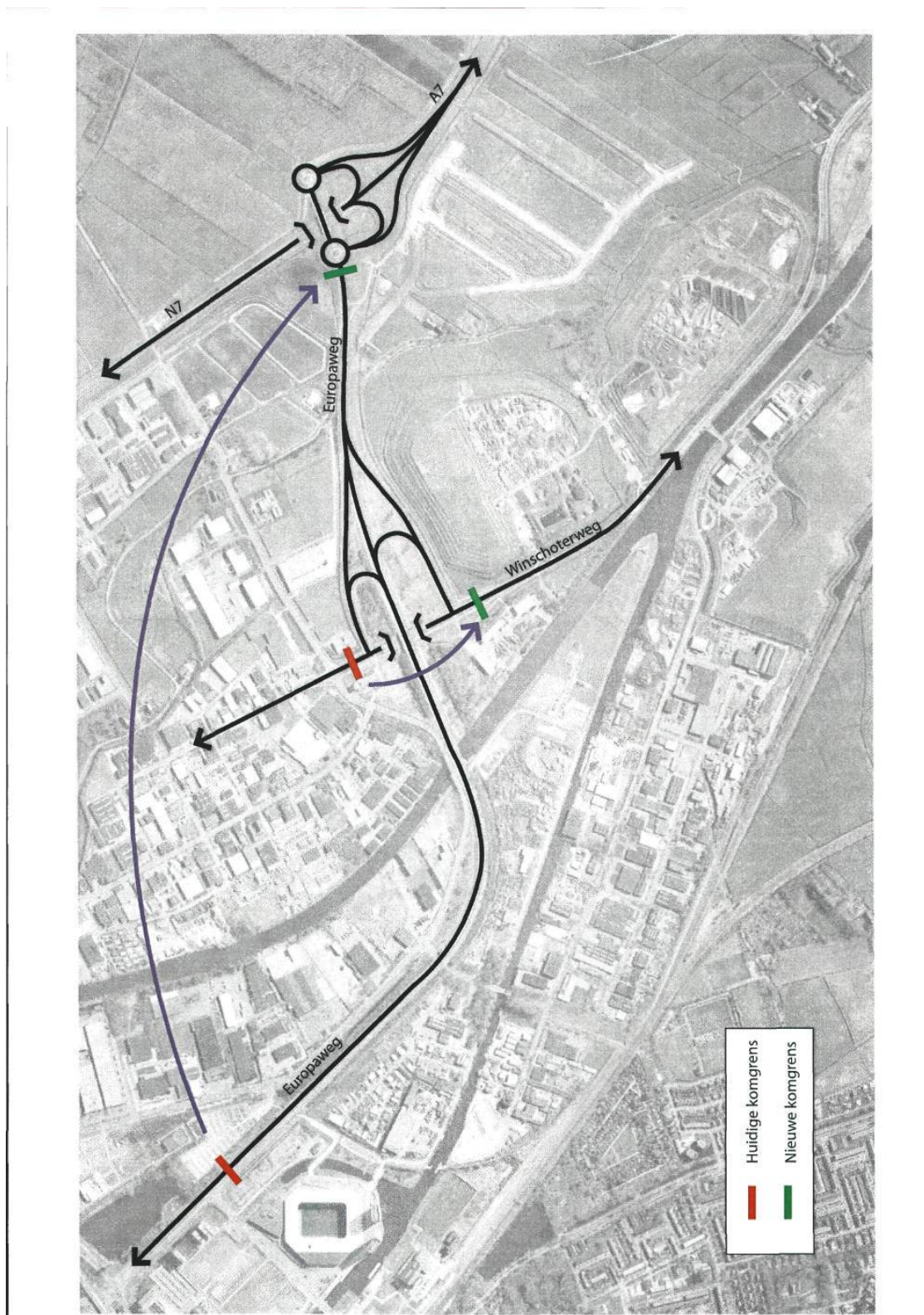
Financiële consequenties

De kosten voor het verplaatsen van de twee komgrenzen inclusief overige bebording die aangepast dienen te worden, zullen bekostigd worden uit de grondexploitatie van bedrijventerrein Roodehaan en Eemspoort.

Realisering en evaluatie

Verplaatsing van de komgrenzen dient voor de openstelling van de nieuwe aansluiting Roodehaan te worden gerealiseerd. Dit betekent dat de komgrenzen medio 2012 verplaatst dienen te worden. De maatregel wordt niet geëvalueerd.

Raadsvoorstel - Wijziging komgrens Europaweg en Winschoterweg



Raadsvoorstel - Wijziging komgrens Europaweg en Winschoterweg

Gemeentebladnummer: 2012 –

Datum bekendmaking:	Projectomschrijving:	Registratienummer:
... 2012	Wijziging komgrens Europaweg en Winschoterweg	

Wijzigen van de komgrens op de Europaweg en Winschoterweg

De raad van de gemeente Groningen maakt bekend:

dat het in zijn vergadering van 27 juni 2012, besluitnummer ..., besloten heeft de komgrenzen op de Europaweg en Winschoterweg te wijzigen.

In zuid-oost Groningen hebben de afgelopen jaren diverse ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden. Zo is bedrijventerrein Eemspoor Zuidooost verder ontwikkeld en is ten zuiden van de Europaweg een start gemaakt met de uitgifte van de kavels op het nieuwe bedrijventerrein Roodehaan. Deze ontwikkelingen maken het wenselijk de komgrenzen aan te passen op de nieuwe situatie. Ook in verband met de gewijzigde verkeerskundige situatie met onder andere een nieuwe aansluiting aan de Europaweg en het voltooien van het Euvelgunnetrace, is het wijzigen van de komgrenzen nodig. Deze wijziging heeft voor de toegestane snelheid op de Europaweg geen gevolg. Deze blijft gehandhaafd op 70 km/h. De snelheid op het wegvak van de Winschoterweg wordt door de wijziging van de komgrens teruggebracht van 60 km/h naar 50 km/h.

Inwerkingtreding en inzage

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

Dit besluit ligt vanaf vandaag voor iedereen ter inzage en is kosteloos verkrijgbaar bij het Gemeentelijk Informatie Centrum (GIC), Kreupelstraat 1 (De Prefectenhof) te Groningen: open op maandag van 13.00-16.00 uur, op donderdag ook van 18.00-20.00 uur.

Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering 20 juni 2012
Raadscommissie Ruimte & Wonen
Datum raadscommissie 13 juni 2012
Publiciteit Persbericht PB
Bijlagen div.

Registratienr. RO 12.3050208
Datum B&W besluit 22 mei 2012
Portefeuillehouder F. de Vries
Stellers K. de Vries / P. Corzaan
Telefoon 367 83 90
E-mail paul.corzaan@groningen.n

Onderwerp

Visie op de ondergrond: "Stad Verdiept" en Warmtevisie en -strategie "Groningen duurzaam warm"

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de visie op de ondergrond "Stad Verdiept", vast te stellen;
- II. de warmtevisie en -strategie "Groningen duurzaam warm" vast te stellen.

Publiekssamenvatting

Groningen intensiveert, ruimte wordt schaarser en de samenhang tussen maatregelen wordt steeds complexer en belangrijker. Daarom is het hard nodig de kansen en beperkingen die de ondergrond biedt expliciet te verbinden met de bovengrondse ruimtelijke ontwikkelingen. In de visie op de ondergrond "Stad Verdiept" hebben wij deze verbindingen gelegd. Het gaat hierbij om de thema's bodemenergie, ruimte en water.

Regie op samenhang tussen boven- en ondergrond is noodzakelijk, om te voorkomen dat ontwikkelingen met elkaar conflicteren en kansen voor de toekomst op voorhand worden verspeeld. En om financiële risico's te beperken en besparing te realiseren.

Het thema bodemenergie vormt een belangrijk onderdeel in de warmtevisie "Groningen duurzaam warm". In de warmtevisie hebben wij bodemenergie verder uitgewerkt. In het masterplan Groningen Energieneutraal wordt (duurzame) warmte ingeschat voor het invullen van 15% van de doelstelling in 2035 een energie-neutrale stad te zijn. Met deze warmtevisie wordt aangegeven of dit mogelijk is en op welke wijze. In de nota "Groningen duurzaam warm" geven we aan - op hoofdlijnen - hoe we samen met kennisinstellingen, marktpartijen en inwoners onze ambities willen realiseren, hoe we aan onze regierol invulling willen geven en waarmee we aan de slag zullen gaan.

Voorgesteld besluit

De raad besluit de visie op de ondergrond "Stad Verdiept" en warmtevisie en -strategie "Groningen duurzaam warm" vast te stellen.

Inleiding

Medio 2010 heeft de raad opdracht gegeven om de visie op de ondergrond te maken. Directe aanleiding voor dit besluit vormde de constatering dat de druk op de ondergrond sterk toeneemt en daarmee het besef dat bodemregie noodzakelijk is. De visie op de ondergrond reikt veel verder dan de oorspronkelijke opdracht. "Stad Verdiept" beperkt zich niet alleen tot de ondergrond, maar verbindt de onder- en bovengrond met elkaar: een nieuwe drie dimensionale benadering van de ruimtelijke ordening van de ondergrond als integraal onderdeel van de stedelijke ruimte.

In februari 2011 heeft de raad het Masterplan Groningen Energieneutraal vastgesteld. In het uitvoeringsprogramma Groningen geeft Energie (oktober 2011) zijn vijf sporen geschetst waarlangs we als gemeente aan onze energie-ambities gaan werken: 1) Energiebesparing; 2) Windenergie; 3) Zonne-energie; 4) Warmte en 5) Biomassa. Bij het spoor Warmte kondigden we aan dat de eerste concrete stap zou zijn het ontwikkelen van een "warmtevisie als basis voor beleid en strategie". Met de nu voorliggende nota "Groningen duurzaam warm" is die eerste stap gezet.

Door de duidelijke wisselwerking tussen de ondergrond en bodemenergie (= warmte) worden de beide visies tegelijkertijd aan u aangeboden.

Beoogd resultaat

Met een drie dimensionale benadering van de ruimtelijke ordening met nieuwe ruimtelijke concepten willen we antwoord geven op complexere ruimtelijke opgaven en nieuw kansen creëren voor de verdere duurzame ontwikkeling van onze stad. In het bijzonder kansen voor de verdere versterking van ons woon- en leefklimaat, de versterking van onze economische positie en de realisatie van ons doel van Groningen Energieneutraal 2035.

Met deze integrale benadering in "Stad Verdiept" ontstaan ook nieuwe kansen om financiële risico's te beperken en besparingen te realiseren. "Stad Verdiept" vormt een begin waarbij wij een blijvende kwaliteits- én efficiëncyslag nastreven in ons ruimtelijk beleid.

Bij de uitwerking van het warmtespoor is de rol van de gemeentelijke overheid - nog meer dan bij de andere sporen - van doorslaggevende betekenis. Dit heeft vooral te maken met de noodzakelijke aanleg van kostbare ondergrondse warmte-infrastructuur, als ruggegraat van een nieuwe nutsvoorziening. Onze rol als gemeente is primair het publieke belang te waarborgen. In het warmtebeleid spelen zodoende ook andere dan duurzaamheidsdoelstellingen. Het gaat ook om de toegankelijkheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid van de energievoorziening voor Groningse huishoudens en bedrijven. Om al die doelen tegelijk en in samenhang te kunnen dienen, is krachtige gemeentelijke regie op de ondergrond en warmte vereist.

Kader

De structuurvisie "Stad op Scherp" vormt samen met het Masterplan Groningen Energieneutraal 2035, het voornaamste gemeentelijke kader voor de visie op de ondergrond. De visie op de ondergrond is voor de warmtevisie een belangrijke kaderstellende nota. Ook andere gemeentelijke nota's zoals "Groene Pepers", "Binnenstad nu", en uiteraard het collegeprogramma "Groningen progressief met energie, stad voor iedereen" zijn meegenomen in de uitwerking van de visies. Op provinciaal niveau stelt het Provinciaal Omgevings Plan kaders. De provincie ontwerpt op dit moment een eigen visie op de ondergrond. Afstemming met de visie van de ondergrond van de gemeente vindt plaats onder andere via thematische uitwerkingen. Daarbij zal nauw met de provincie worden samengewerkt. Tot slot geeft "Stad Verdiept" uitwerking aan de landelijk vastgestelde convenant Bodemontwikkelingsbeleid dat de decentralisatie van overheidstaken naar provinciën en gemeenten regelt.

Vanuit de wetgeving rondom warmte zijn de aanstaande Warmtewet, de AMvB Bodemenergie (1 januari 2013) en aangekondigde nieuwe regelgeving over verspilling van (rest)warmte vanuit Europa belangrijke kaders om rekening mee te houden. Deze nieuwe regels gaan ons ook meehelpen om het één en ander makkelijker voor elkaar te krijgen. Warmte krijgt steeds meer aandacht in de bestaande regelgeving. In het nieuwe Bouwbesluit (1 juli 2012) bijvoorbeeld komt een paragraaf over verplichte aansluiting op warmtenetten.

Argumenten/afwegingen

Visie op de ondergrond.

- *Ondergrond en Energie: "HR-Stad"* (Hoog Rendement Stad).

- Verbinden vraag en aanbod.
- Verbinden boven- en ondergrond.
- Ruimte voor energie (warmte- koude opslag en aardwarmte).
- Warmtevisie noodzakelijk.
- Gebiedsgerichte kansen benutten.

- *Ondergrond en Ruimte: "I-Stad"* (Intense Stad).

- Ondergrond biedt ruimte.
- Ondergronds vastgoedbeleid.
- Nieuwe kansen versterken centrumpositie en kwaliteit woon- en leefmilieu.
- Nieuwe aanvullende voorzieningen.
- Inperken overlast infrastructuur.
- Aanzet tot planologische vastlegging ("bestemmingsplan ondergrond").;
- Bij ieder ruimtelijk plan ondergrond meenemen.

- Ondergrond en Water: "W-Stad" (Water Stad).

- Belangrijk onderdeel bij ruimtelijke inrichting.
- Bundelen processen water (verzilting, grondwater, wateroverlast).
- 3D gebiedsgerichte benadering.
- Meer kwaliteit voor minder.
- Kansen benutten.

Warmtevisie.

- Waarborgen publieke belangen.

- Duurzame stad (15% CO₂ reductie met spoorwarmte).
- Toegankelijke, betaalbare en betrouwbare warmtevoorziening.
- Versterken lokale en regionale economie.

- Invullen rol van de Gemeente Groningen.

- Onderscheid tussen "fysiek" en "organisatie".
- Actief regie voeren.
- Speelveld afbakenen en bewaken.
- Bevoegd gezag voor gesloten WKO systemen;.
- Anticiperen op nieuwe wet- en regelgeving.
- Onderzoeken nieuwe vormen van publiek beheer en zeggenschap.

- Strategie.

- Geen blauwdruk, maar groeimodel;
- Gebiedsgerichte aanpak;
- Zo goed mogelijk benutten van de kwaliteit van energie;
- Leren en kansen benutten in projecten;
- Maximale rol voor lokale en regionale partners.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Zowel de visie op de ondergrond als de warmtevisie hebben wij in samenwerking met vele partijen en belanghebbenden gemaakt en daarna uitgebreid besproken. Het draagvlak is breed. Iedereen is het eens met de nut en noodzaak van de beide visies. Het maken van de visie op de ondergrond was vooral een intern gericht proces. Deze nota is vooral bedoeld als kaderstellend document. Bij het opstellen van de warmtevisie hebben wij ook specifiek woningcorporaties, onderzoeksinstituten, het bedrijfsleven en specialisten uit den lande geraadpleegd. Binnen deze partijen is een groot draagvlak om mee te doen, bijvoorbeeld door het afstaan van restwarmte of door op grote schaal duurzame warmte te gaan afnemen. Voor woningcorporaties is het beperken van de woonlasten (energie- + huurlasten) een belangrijk argument om aan te sluiten bij de visie en strategie.

De provincie Groningen stelt een eigen visie op de ondergrond op. Naar inhoud zal de provinciale visie verschillen van onze gemeentelijke visie omdat op dat schaalniveau kwesties als opslag van afval (radioactief, CO₂, broeikasgassen), zout-, water- en aardgaswinning meer centraal staan. Bij de uitwerking zal een aantal onderwerpen in gezamenlijkheid met de provincie worden uitgewerkt zoals regie op warmte koude opslagsystemen en hoge temperatuuropslag van restwarmte in de ondergrond.

Financiële consequenties

In de visie op de ondergrond staat een duurzaam gebruik van de ondergrond centraal. Door de ondergrond bij de ruimtelijke ontwikkelingen te betrekken wordt een kwaliteits- en efficiëncyslag nastreefd in ons ruimtelijk beleid. "Stad Verdiept" vertaalt dit in regie bij alle planontwikkelingen

met relevantie voor de ondergrond en door een (verder uit te werken) maatregelenpakket voor de lijn en voor de drie thema's.

Door met name de ondergrondse kwaliteiten ruimte, energie en water te betrekken bij onze ruimtelijke opgaven, krijgen we beter zicht op vermijdbare kosten en benutten we kansen die we anders laten liggen. Stad Verdiept heeft daarmee een gunstige invloed op onze financiële huishouding.

Stad Verdiept agendeert de ondergrond. Des te eerder de ondergrond wordt betrokken, des te sneller kunnen kansen en beperkingen zich in gunstiger financiële scenario's vertalen. Er is veel gratis laaghangend fruit dat alleen maar als zodanig herkend moet worden. Stad Verdiept is de 3d-bril die deze herkenning mogelijk moet maken. De verdere uitwerking van Stad Verdiept moet uit reguliere budgetten van ruimtelijke ontwikkelingen komen.

Het verder uitwerken van het spoor warmte vanuit de warmtevisie valt onder het Masterplan Groningen Energieneutraal en bijbehorend uitvoeringsprogramma. Binnen dit programma hebben wij voor 2012 en 2013 1,3 miljoen euro gereserveerd voor het verder uitwerken en concreet maken van warmteprojecten.

Realisering en evaluatie

Veel verschillende onderdelen van onze gemeentelijke organisatie hebben een bijdrage geleverd aan "Stad Verdiept". Die brede inspanning is voorwaarde voor een succesvol vervolg en geldt dus ook voor het vervolg zelf. De visie zal door meerdere vakdirecties rond drie thema's (ruimte, energie en water) worden uitgewerkt, zowel inhoudelijk als naar urgentie, prioritering en financiering. Waar mogelijk worden activiteiten daarbij ondergebracht in staand beleid en in reguliere ontwikkelingen. Waar gewenst krijgen activiteiten afzonderlijk aandacht. Naar gelang het karakter van een vervolg worden partijen bij die uitwerking betrokken en procedures daarop afgestemd.

In de uitwerking van de warmtevisie "Groningen duurzaam warm" kunnen we concreter zijn in 2012 en 2013 hebben wij het volgende gepland:

- Opstellen integrale energie-gebiedsvisies.
 - Europapark en directe omgeving.
 - Wijken Paddepoel, Selwerd, Vinkhuizen, Kostverloren en Zernikecomplex.
 - Suikerunie Hoogkerk en omgeving.
- WKO (warmte koude opslag).
 - Opstellen WKO Beleid (invullen regie en bevoegd gezag taken).
 - Collectieve WKO Forum, Grote Markt.
 - WKO Europapark.
 - Hoge temperatuur opslag Oosterpark voor restwarmteproject UMCG.
- Restwarmte en warmtenetten.
 - Warmtenet Noordwest (4000 wooneenheden).
 - Restwarmte UMCG voor Oostparkwijk (1750 wooneenheden).
 - Warmtenet Europapark / Kempkensberg / Engelse Kamp.
 - Studie warmtenet Hoogkerk.

- Geothermie.
 - Groot geologische onderzoek uitvoeren.
 - Haalbaarheidsstudie, businesscase laten opstellen.
 - Uitbreiden concessie gebied + regie nemen.
- Andere zaken.
 - Riothermie (warmte uit het riool) pilotproject opstarten.
 - Energietransitieparken (Europapark, Zernike, Suikerunie).

Zoals al eerder genoemd voor 2012 en 2013 is er een omvangrijke lijst met uit te werken "beleids-punten" en aanstaande "warmte"-projecten. Daarnaast moet de komende tijd "de rol van de gemeente" duidelijker ingevuld gaan worden. Als gemeente gaan wij de regie op de ondergrond (en daarmee op bodemenergie) nemen, maar op wat voor manier gaan we dit invullen? Hoe gaan we bijvoorbeeld het publiek belang waarborgen? In de warmtevisie hebben we expliciet aangegeven dit "werkende weg" te gaan doen en te proberen hierin de juiste balans te vinden.

BIJLAGE 5c



Stad ■ Verdiept

Concept-visie op de ondergrond van de
gemeente Groningen

Gemeente Groningen

6 december 2011
Definitief conceptrapport
9W3146



Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



HASKONING NEDERLAND B.V.
MILIEU

Chopinlaan 12
Postbus 8064
9702 KB Groningen
+31 (0)50 521 42 14 Telefoon
050-5261453 Fax
info@groningen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Amhem 09122561 KvK

Documenttitel Stad Verdiept
Concept-visie op de ondergrond van de
gemeente Groningen

Status Definitief conceptrapport

Datum 6 december 2011

Projectnummer 9W3146

Opdrachtgever Gemeente Groningen
Klaas de Vries

Referentie 9W3146/R00006/JTLA/Gron

Auteur(s) drs. I. (Ingmar) Hans, ing. J.T. (Jeroen) Lankveld,
drs. ing. M.J. (Marco) Vergeer

Collegiale toets

en vrijgave door ing. J.T. (Jeroen) Lankveld

Datum/paraaf 6-12-2011



VERDIEPING

Het is tijd voor een nieuwe fase in de ruimtelijke ordening. Een fase waarin we de ruimte driedimensionaal bestemmen en duurzaam benutten!

In een intensiverende stad als Groningen is het nodig de kansen (en beperkingen) die de ondergrond biedt te verbinden met en betrekken bij de bovengrondse ruimtelijke ontwikkeling. Dit is een voorwaarde voor economische groei en een duurzaam en goed woon- en leefklimaat in de toekomst.

In de ruimtelijke ordening worden functies toegekend aan gebieden vanwege specifieke eigenschappen in dat gebied, waarbij rekening wordt gehouden met individuele en gemeenschappelijke belangen. Dat is nodig ook, want de ruimte in Nederland en zeker in een stad als Groningen is zeer beperkt. Hoewel bij de toekenning van functies de eigenschappen van de ondergrond een belangrijke rol speelt, is het vooral de bovengrondse ruimte die wordt bestemd.

De laatste jaren zien we dat de ondergrond als te benutten ruimte wordt ontdekt. We parkeren ondergronds, leggen er vele kilometers kabels en rioleringen aan en gebruiken de ondergrond als voedingsbodem voor onze natuur. De benutting van de ondergrond heeft een vlucht genomen met de introductie van bodemenergie. De ondergrond wordt benut als opslagmedium van energie en op grote diepte zal in de toekomst aardwarmte worden gewonnen. De benutting van de ondergrond biedt vele kansen. Dat is zichtbaar in de Groningse praktijk. Nu al zien we dat het drukker wordt in de ondergrond en de bodemgebruikers gaan elkaar, letterlijk, in de weg zitten. Ordening in drie dimensies is noodzakelijk, waarbij een integrale afweging van bovengrondse en ondergrondse functies plaats vindt. Daarmee benutten we de ondergrond optimaal en nemen we het 'wie het eerst komt, het eerst maalt'-principe weg.

In de optimale benutting van de ondergrond zijn drie uitgangspunten cruciaal:

- De wisselwerking tussen de bovengrond en de ondergrond. Deze wisselwerking heeft geleid tot het ontstaan van de stad, op de uitloper van de Hondsrug. In de 21^{ste} eeuw maakt de stad gebruik van de diensten van de ondergrond. Daar hoeft je niets voor te betalen, die zul je alleen moeten onderhouden.
- Een juiste balans tussen benutting van de ondergrond en het beschermen en verbeteren van de milieukwaliteit. De duurzame stad van de toekomst gebruikt de eigenschappen van de ondergrond, maar put deze niet uit.
- Ken uw ondergrond. Voor een juiste balans en wisselwerking is het noodzakelijk om de ondergrond te kennen. Van de geologie tot de biologie, van potenties voor benutting tot te beschermen waarden.

Deze visie op de ondergrond is een pleidooi voor verstandig omgaan met de kansen die de ondergrond van de stad Groningen biedt. In dit rapport vindt u daar vele inspirerende voorbeelden van terug.

Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



INHOUDSOPGAVE

		Blz.
1	DENK DIEP	1
1.1	Groningen in 3D	1
1.2	Kader	2
1.3	Leeswijzer	3
2	GRONINGEN IN 3D: VERBINDENDE THEMA'S	4
2.1	Wisselwerking	4
2.2	Bodemenergie	5
2.2.1	Bodemenergie: Aardwarmte (geothermie)	7
2.2.2	Bodemenergie: Warmte/Koude Opslag (WKO) - open systemen	9
2.2.3	Bodemenergie: Warmte/Koude Opslag (WKO) - gesloten systemen	13
2.2.4	Bodemenergie: Hoge temperatuur opslag - buffering van restwarmte of koude	15
2.3	Ruimte	17
2.3.1	Ruimte: Ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik	18
2.3.2	Ruimte: Ondergronds transport en opslag, kabels en leidingen	21
2.3.3	Ruimte: Verborgene stad	25
2.3.4	Ruimte: Hergebruik bouwstoffen	28
2.4	Water	30
2.4.1	Water: Grondwater en wonen	31
2.4.2	Water: Grondwater verontreiniging	33
2.4.3	Water: Natuurlijke waterbronnen	35
3	KANSEN	38
3.1	De veranderende stad	38
3.2	Groningen Centrum	39
3.3	Groningen West	41
3.4	Pleidooi	45
4	WERK IN UITVOERING	46
4.1	Op weg naar....	46
4.2	Verdiepingsslag	46
4.3	Samenwerking	47

BIJLAGEN

1. Referenties
2. Samenstelling trendsettersgroep en projectgroep
3. Kaartmateriaal (figuren)

1 DENK DIEP

1.1 Groningen in 3D

Deze concept-visie geeft richting aan de noodzakelijke regie en coördinatie van het gebruik en de ordening van de ondergrond in de gemeente Groningen. Hierbij wordt nadrukkelijk de relatie met de bovengrond gezocht. Verbindingen met de Structuurplandoelstellingen (de versterking van het woon- en leefklimaat & de versterking van de stedelijke economie) en de doelstellingen op het terrein van energie zijn essentieel. Nieuwe innovatieve en kansrijke initiatieven waarin de wisselwerking tussen boven en onder het maaiveld tot uiting komt zijn voor deze concept-visie ondergrond verkend. De verkenning leidt tot de conclusie dat Groningen de stad ook in de diepte gaat inrichten: Groningen in 3D.



Om de wisselwerking tussen boven- en ondergrond te verwezenlijken is het belangrijk de ondergrond te kennen. Met kennis van de ondergrond is het eenvoudiger om de balans tussen benutting en bescherming te bepalen. De gemeente beschikt over veel data en kaartmateriaal. Deze zijn voor deze visie bijeen gebracht en zijn bruikbaar als er vragen worden gesteld en voor het vervolgtraject. Tijdig inzicht in de ondergrond kan veel kosten en overlast vermijden, omdat met een aantal belemmerende factoren tijdig rekening wordt gehouden en deze uitgeschakeld kunnen worden. Daarnaast kunnen potenties van de bodem, bijvoorbeeld voor bodemenergie of wateropvang, veel eerder worden geïdentificeerd.

Bodemenergie

Toename van bodemenergiesystemen*, zoals bij de Kempkensberg, het Europapark en het Forum vraagt om afstemming en meer samenhang tussen boven- en ondergrond. Rond de WKO installaties spelen discussies over overdimensionering, vergunningkaders en interferentie**.

* Zoals Warmte/Koude Opslag (WKO) en geothermie/aardwarmte.

** Beïnvloeding van WKO systemen die dicht bij elkaar zitten waardoor ze niet optimaal kunnen functioneren).





Aanleiding

Het wordt steeds drukker in de Groningse ondergrond. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de bouw van de Damsterdiep parkeergarage en de ondertunneling bij het Emmaplein. Maar ook in de toename van bodemenergiesystemen zoals bij het nieuwe DUO- en belastingkantoor aan de Kempkensberg en het Europapark, ondergrondse afvalcontainers, rioleringen, kabels- en leidingwerken, etc. etc. Deze vormen van bodemgebruik in combinatie met omstandigheden in de ondergrond (bodemvervuiling, archeologie, wortelstelsel van bomen) zorgen ervoor dat de beschikbare ruimte voor nieuwe ondergrondse ontwikkelingen schaars wordt.

Naarmate de druk op de ondergrond toeneemt, komen meer vragen en knelpunten naar boven, maar ook kansen! Waar hebben we wel ruimte voor en waarvoor niet? Waar knelt het, waar liggen mogelijkheden? Kunnen we door slimme keuzes voorkomen dat de binnenstad regelmatig op de schop moet? Hoe zorgen we dat de bodemenergie duurzaam benut en verdeeld wordt? Aan welke ondergrondse functies geven we prioriteit? En waar in de stad zijn de omstandigheden hiervoor optimaal? Het is niet wenselijk als een interessante koppeling van de aanleg van bovengrondse infrastructuur ten behoeve van de RegioTram Groningen met ondergrondse infrastructuur (distributie warmte en energie, kabels en leidingen, aanvoer goederen, afvoer van afval), wordt gefrustreerd door een parkeergarage of een installatie voor ondergrondse opslag van warmte en koude, ergens halverwege het tracé. Wat als diverse bedrijven en particulieren op het Suikerunieterrein en in de directe omgeving een bodemenergie installatie plaatsen? Deze kunnen elkaar in de weg zitten waardoor ze niet goed functioneren. Regie en coördinatie zijn voor alle partijen, publieke én private, wenselijk.

1.2 Kader

Een integrale benadering van bodem en ondergrond speelt niet alleen in de gemeente Groningen. Provincies, waterschappen en gemeenten hebben erkend dat de bodem en ondergrond een belangrijke bijdrage leveren aan grote maatschappelijke opgaven omtrent ruimtelijke inrichting, klimaatverandering, voedselproductie, waterbeheer en duurzame energie. Deze erkenning heeft in 2009 geleid tot de ondertekening van het bestuursconvenant 'Bodemontwikkelingsbeleid en aanpak spoedlocaties' (Rijk, IPO, VNG en UvW). Met dit convenant is een transitietraject voor bodem en ondergrond gestart en geven de overheden onder andere aan dat ze vorm zullen geven aan het duurzame gebruik van de ondergrond. Uitgangspunten hierbij zijn:

- Verschillende vormen van gebruik leiden niet tot onaanvaardbare verstoring van het bodem- en watersysteem.
- Verschillende vormen van gebruik leiden onderling niet tot aantasting van gebruiksmogelijkheden.
- Elke vorm van gebruik kan op een duurzame wijze plaatsvinden met behoud van de functies.

Het Kabinet Rutte heeft recent de bijdrage van de ondergrond aan het energievraagstuk bevestigd. In haar actieplan Aardwarmte roept het kabinet de decentrale overheden op een structuurvisie te ontwikkelen voor de ondergrond. Ze verwijst daarbij nadrukkelijk naar de structuurvisie van de provincie Drenthe. Het kabinet heeft recent het initiatief genomen voor een nationale structuurvisie voor de ondergrond, waarin het vooral aan de slag gaat met de diepere ondergrond en thema's van nationaal belang, zoals

Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



delfstoffenwinning, drinkwater, nationale (vaar)wegen, aardwarmte, CO₂-opslag, aardgasopslag en de opslag van kernafval.

Naast nut en noodzaak voor de stad zelf, zoals in de vorige paragraaf verwoord, geeft ook het landelijk beleid dus alle reden om een visie op de ondergrond te ontwikkelen. De visie draagt bij aan de invulling en afstemming van de volgende beleidsstukken van het College die kaderstellend zijn voor de visie op de ondergrond:

- Structuurvisie Stad op Scherp (2007).
- Beleidskader duurzaamstestad.groningen.nl (2007).
- Jaarprogramma duurzaamste stad 2010.
- Erfgoedverordening: hoe omgaan met bovengronds+archeologie.
- Collegeprogramma 2010-2014 Groningen progressief met energie, stad voor iedereen.
- Masterplan Groningen Energieneutraal (2010).

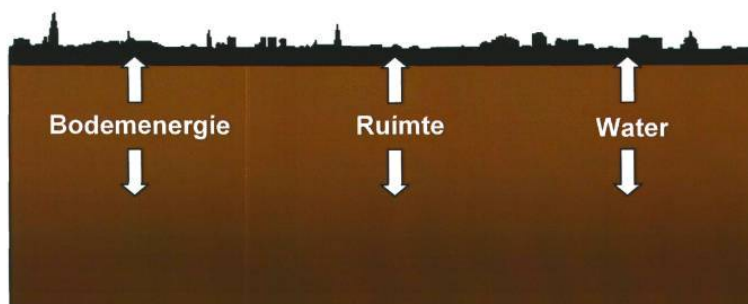
1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft de resultaten weer van de verkenning naar verbindingen met ontwikkelingen bovengronds. In hoofdstuk 3 wordt de onderlinge samenhang tussen deze individuele verbindingen benoemd en is aangegeven waar in Groningen deze gerealiseerd kunnen worden. In hoofdstuk 4 wordt tot slot het beoogde vervolgtraject geschetst.

2 GRONINGEN IN 3D: VERBINDENDE THEMA'S

2.1 Wisselwerking

De zoektocht naar verbindingen die een duidelijke wisselwerking hebben tussen boven- en ondergrond, van belang voor het toekomstige woon- en leefklimaat en de centrumpositie, heeft een uiteenlopend palet aan ideeën opgeleverd. De verbindingen zijn in drie hoofdthema's onderverdeeld: Bodemenergie, Ruimte en Water¹ (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1 Verbindende thema's

Figuur 2.1 illustreert tevens de zoektocht en de onbekendheid met de ondergrond. In de figuur herkennen we de bovengrondse inrichting van Groningen, maar weten we eigenlijk niet zo goed wat er zich onder het maaiveld bevindt en hoe we dat kunnen inzetten voor wat er zich bovengronds afspeelt.

In de volgende paragrafen zijn deze thema's beschreven, waarbij ieder thema verder is uitgewerkt naar verschillende subthema's. Van de subthema's zijn informatiepagina's opgesteld die ingaan op visie, beleid, kansen en (voorkeurs)gebieden in de stad. Een overzicht van de thema's en subthema's is weergegeven in tabel 2.1.

Voor alle aangegeven kansen, voorgestelde maatregelen en nieuw beleid geldt dat urgentie, fasering en (financiële) haalbaarheid zal worden uitgewerkt in de vervolgfase die zich richt op uitwerking van de drie thema's bodemenergie, ruimte en water.

¹ Met een verbinding wordt hier de onderlinge afstemming en relatie van een ruimtelijke activiteit tussen RO bovengronds en RO ondergronds bedoeld. Uitgangspunten hierbij zijn de duurzame versterking van elkaars kwaliteiten enerzijds met behoud van bescherming van de bodem anderzijds.

Tabel 2.1 Overzicht thema's en subthema's

Thema	Subthema
A: Bodemenergie (paragraaf 2.2)	
A1	Aardwarmte (geothermie)
A2	Warmte/koude opslag (WKO): Open systemen
A3	Warmte/koude opslag (WKO): Gesloten systemen
A4	Hoge temperatuur opslag: buffering restwarmte of koude
B: Ruimte (paragraaf 2.3)	
B1	Meervoudig ruimtegebruik en ondergronds bouwen
B2	Ondergronds transport en opslag, kabels en leidingen
B3	Verborgene stad
B4	Hergebruik bouwstoffen
C: Water (paragraaf 2.4)	
C1	Grondwater en wonen
C2	Grondwater verontreiniging
C3	Natuurlijke waterbronnen

2.2 Bodemenergie

Groningen streeft naar energieneutraliteit in 2035. Daarvoor is het Masterplan Groningen Energieneutraal opgesteld. Bodemenergie zal volgens dit Masterplan een aanzienlijke bijdrage aan de doelstelling moeten leveren. In het project 'Warmtevisie' wordt daaraan uitvoering gegeven. In de voorliggende visie 'Stad Verdiept' worden, mede op grond van de kwaliteiten van de ondergrond, beleidsuggesties gedaan en kansen benoemd, voor verdere uitwerking in (of te betrekken bij) het project 'Warmtevisie'.

Navolgend zijn informatiepagina's opgenomen voor de vier, voor de gemeente Groningen, belangrijkste vormen van bodemenergie: aardwarmte (geothermie), open en gesloten systemen voor warmte/koude opslag (WKO) en de buffering van restwarmte.

De informatiepagina's maken duidelijk dat er behoefte is aan uitwerking en regie. Het gaat om vier beoogde kansrijke vervolgtrajecten:

- Een warmtevisie waarin de behoefte en potentie van de verschillende technieken voor Groningen wordt onderzocht, inclusief de onderlinge samenhang. In de visie wordt ook onderzocht of de gemeente zelf overgaat tot het exploiteren van bodemenergie, wat de wet- en regelgeving voorschrijft en wat nationale of Europese subsidiemogelijkheden zijn.
- Ontwikkeling van ruimtelijk beleid en een melding- en registratiesysteem en de opzet van een stimuleringsprogramma voor bodemenergie. Het stimuleringsprogramma wordt voorafgegaan door een gericht onderzoek in delen van de stad naar het benutten van de potenties van bodemenergie. Verder wordt, indien noodzakelijk, bodembeschermend beleid ontwikkeld. Toekomstig beleid voor bodemenergie wordt afgestemd met de provincie.

Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



- De haalbaarheid van een warmtenet waar de verschillende technieken van bodemenergie gezamenlijk gebruik van maken en de (ondergrondse) verbinding tussen vraag en aanbod van energie koppelen. Ruimtelijke reserveringen in de ondergrond voor de aanleg van een warmteleiding.
- Inventarisatie van bestaande (vooral gesloten WKO-)installaties, zover deze nog niet bij de gemeenten bekend zijn, ten behoeve van uitwerking van het WKO-beleid.

2.2.1 Bodemenergie: Aardwarmte (geothermie)

Algemene informatie

Aardwarmte (geo = aarde; thermie = warmte) is warmte die van nature aanwezig is in de ondergrond, afkomstig van het binnenste van de aarde. De temperatuur in de Nederlandse ondergrond stijgt gemiddeld elke kilometer dieper met circa 30 graden Celsius. Op een diepte van 2 km is de temperatuur dus ongeveer 60 – 70 graden Celsius. Deze warmte kan op verschillende manieren worden benut. De meest geschikte methode is om het warme water van een bepaalde diepte op te pompen, de warmte hieruit te onttrekken, en het water vervolgens weer terug te pompen in de diepe ondergrond. Wanneer de temperaturen voldoende hoog is kan er zelfs stroom uit aardwarmte worden gewonnen. Dit gebeurt al in IJsland en de Verenigde Staten, waar de omstandigheden hiervoor zeer gunstig zijn en de aardwarmte letterlijk uit de grond spuit (in de vorm van geisers). In Nederland staat deze vorm van energieopwekking nog in de kinderschoenen. Recent zijn de eerste (proef)boringen gezet, waaronder bij een tuinder in Bleiswijk en in een nieuwe wijk van Den Haag.

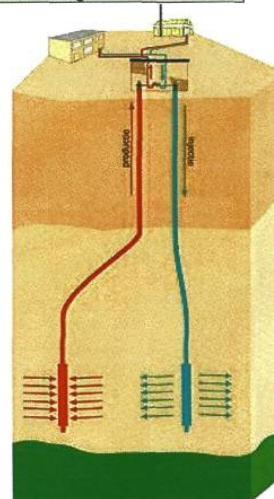
Visie

Groningen ligt uniek ten opzichte van aardwarmte: de aardwarmte bevindt zich op relatief geringe diepte en er is sprake van goed watervoerende lagen. Het grootste voordeel is de directe aanwezigheid van een groot afzetgebied, namelijk een stad met veel woningen en bedrijven. Vrijwel nergens in Nederland wordt een zo gunstige combinatie aangetroffen. Het westen van de stad is het meest geschikt voor aardwarmte vanwege de aanwezigheid van een hogere temperatuur op geringere diepte. De oostzijde is minder geschikt omdat daar aardgasvelden aanwezig zijn en de warmte dieper zit.

Aardwarmte heeft de potentie om een substantiële bijdrage te leveren aan energieneutraal Groningen in 2035. Het is niet ondenkbaar dat de stad op wat langere termijn aan de winning van aardwarmte kan verdienen, bijvoorbeeld door de exploitatie van aardwarmte zelf ter hand te nemen dan wel door concessies aan marktpartijen te verstrekken.

Beleid

Het is belangrijk om de bovengrondse warmtevraag op de ondergrondse bron (warmte aanbod) af te stemmen. Daarom wordt gewerkt aan een integrale warmtevisie met daarin keuzes en hoofdlijnen voor beleidsuitwerking. Kiezen voor aardwarmte betekent kiezen voor een andere wijze van warmtedistributie en dus veranderingen in de inrichting van de stad. Gebieden die de komende jaren worden ontwikkeld of heringericht zijn bijzonder interessant: de stad heeft haar handen vrij om de warmtedistributie naar gelieve in te richten. Voor de bestaande delen van de stad vraagt de distributie van aardwarmte om ruimtelijke ingrepen.



Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



Kansen

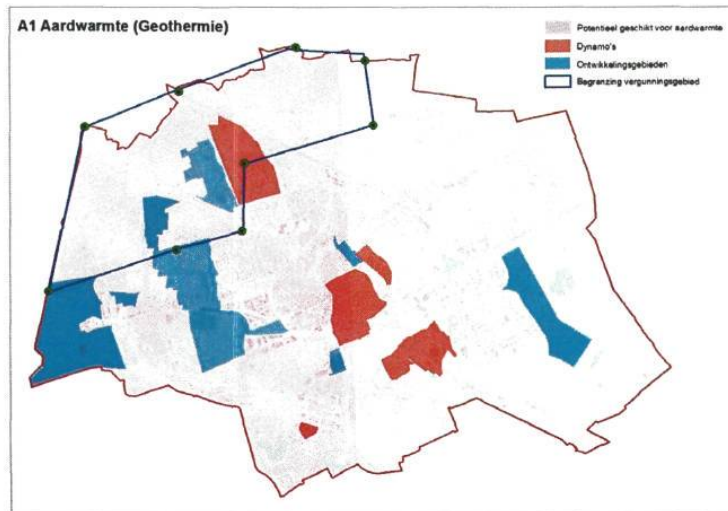
Voor inzicht in de potentie van aardwarmte is verdiepingsonderzoek gewenst, als onderdeel van de integrale warmtevisie. Dit betekent:



- Ontwikkeling van een integrale warmtevisie met daarin onderzoek naar de behoefte aan aardwarmte (als aanvulling op de huidige warmtebronnen, dan wel vervanging van) in de stad Groningen en eventueel haar ommelanden. In dit onderzoek wordt ook de samenhang met WKO en restwarmte onderzocht.
- Verkenning van de kansen om ondergrondse tracés voor het transport van aardwarmte/infrarood door de stad te koppelen aan bestaande warmteleidingen. Daarbij kan ook de ruimtereservering en de haalbaarheid van een ringleiding (als uitvloeisel op het vorige punt), gekoppeld aan bestaande leidingen en de aanleg van de trambaan, aan de orde komen.
- Locatieonderzoek naar de potenties van aardwarmte (voorkeursgebieden) en mogelijk stimulering van onderzoek naar de haalbaarheid en realisatie van geothermische installaties, in relatie tot daarop afgestemde bovengrondse planontwikkeling (warmtevragende functies).
- Verkennen hoe gebruik te maken van de garantieregeling van het ministerie van EL&I.
- Overzicht wet -en regelgeving en mogelijke rechtsvormen, zoals eigen exploitatie of een nutsbedrijf voor aardwarmte.
- Bij gebleken potentie, een aanzet voor een 'werkprogramma aardwarmte'.

Voorkeursgebieden

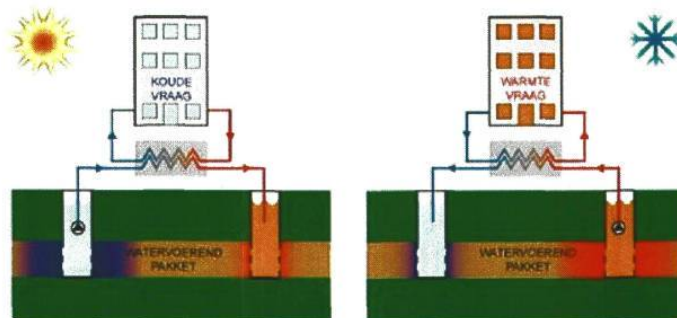
Mogelijke onderzoeksgebieden zijn met name gebieden in het westen van de stad waar nieuwbouw en herinrichtingen zijn gepland, zoals inbreidingsgebieden, Suikeruniegebied, Bedrijventerrein Westpoort, Reitdiep, De Held 2 en Zernike.



2.2.2 Bodemenergie: Warmte/Koude Opslag (WKO) - open systemen

Algemene informatie

Bij warmte-koudeopslag (WKO) wordt energie opgeslagen in het 2^e watervoerende pakket (50-200 m diep). Een open WKO-installatie pompt in de zomer koud water op om de koude te benutten voor de koeling van de bovengrondse gebouwen. In de gebouwen warmt het water op en wordt het water via een tweede bron teruggebracht in de bodem. In de winter keert het systeem om en wordt het bewaarde warme water opgepompt om het gebouw te verwarmen. Het hierdoor afgekoelde water wordt vervolgens weer in de koude bron teruggepompt. Hierdoor ontstaat een warme en een koude bel (buffer).



Visie

Het aantal installaties van open WKO-systemen is de afgelopen jaren sterk toegenomen. De verwachting is dat de groei doorzet en deze systemen min of meer standaard worden meegenomen als overweging bij het ontwerp van bouwprojecten. Het is een efficiënte methode om duurzame warmte en koude te onttrekken aan de bodem, waarmee veel energie kan worden bespaard. Onder normale omstandigheden (zoals een geschikte ondergrond en goed renderende installaties) is de investering binnen enkele jaren terugverdiend.

De toepassing van bodemenergiesystemen speelt een belangrijke rol in het halen van de duurzame energiedoelstellingen zoals die zijn vastgelegd in het Masterplan Groningen Energieneutraal in 2035.

Een voordelig bijeffect van open WKO-systemen is dat het bijdraagt aan de versnelde afbraak van verontreinigingen in het grondwater. In Utrecht en Eindhoven worden in projecten ervaringen opgedaan, die voor Groningen interessante perspectieven bieden op het sneller en goedkoper schoonmaken van grondwaterverontreinigingen.

De groei van het aantal systemen heeft ook een keerzijde. Afsluitende bodemlagen, die het zoute grondwater van diepe bodemlagen scheidt van het zoete grondwater in ondiepere lagen, worden doorboord. Dat vraagt zorgvuldigheid bij de aanleg van de installaties. Door het toenemend aantal systemen wordt het drukker in de ondergrond, waardoor er ondergrondse concurrentie op de beschikbare ruimte ontstaat. Zowel



tussen WKO-systemen onderling (interferentie) als met andere ondergrondse functies. Tenslotte verdient de kwaliteit van het grondwater aandacht: temperatuurveranderingen hebben invloed op ondergrondse ecosystemen en het rondpompen van water kan ertoe leiden dat verontreinigingen versneld worden verspreid.

Tot voor kort was er geen aandacht voor bovenstaande punten: wie het eerst komt, het eerst maait. Met de groei van het aantal installaties ontstaat de behoefte om de plaatsing te reguleren. Niet alleen vanuit het oogpunt van bodembescherming en risicobeheersing, maar ook om te voorkomen dat de interferentie tussen systemen leidt tot een *vermindering van het rendement van afzonderlijke systemen*. De regulering kan bestaan uit twee onderdelen:

- Systemen worden met de invoering van een AMvB Bodemenergie vergunningplichtig (provincie is bevoegd gezag).
- De gemeente kan de ondergrond nadrukkelijker bestemmen om strategische bodemfuncties voor WKO of aardwarmte voor de toekomst veilig te stellen.

Beleid

De gemeente kan enkele opties betrekken in haar warmtevisie om zodoende een stimuleringsbeleid en een ruimtelijk beleid te ontwikkelen voor WKO-systemen, voor maximaal rendement en voor bescherming van de grondwaterkwaliteit. Dit kan betekenen dat restricties voor open danwel gesloten systemen (zie paragraaf 2.2.3) in bepaalde gebieden in de stad gaan gelden en terughoudend wordt omgegaan met uitzonderingen hierop. In het centrum van Groningen kan de voorkeur gegeven worden aan een gesloten systeem, omdat hierdoor minder risico's kunnen optreden. Indien toch vanwege de omvang en capaciteit een open systeem is vereist, geniet open WKO in de vorm van grote robuuste systemen die door meerdere gebruikers worden benut en onderhouden de voorkeur. Uit oogpunt van efficiëntie dient in west Groningen zorgvuldig overwogen te worden of zowel gesloten als open WKO gewenst is, omdat daar de bodem geschikt is voor aardwarmte, als alternatief voor WKO. Een haalbaarheidstudie kan worden uitgevoerd om hier meer duidelijkheid in te verschaffen. Nauwkeurige afstemming tussen warmtevraag en type warmteaanbod met behulp van bodemenergie is hier een uitdaging.

Een verkenning van de kansen voor stimulerend beleid heeft betrekking op het bevorderen van de groei van het aantal installaties, bij voorkeur in de vorm van grote robuuste systemen die door meerdere gebruikers worden benut en onderhouden. Interessant in dit verband zijn de gebieden waar dit combinaties oplevert, zoals in gebieden met grondwaterverontreiniging of gebieden met een grote bovengrondse warmtebehoefte. In het stimuleringsbeleid zal aandacht moeten worden besteed aan de bodemomstandigheden die mede de voorkeur voor een open en een gesloten systeem bepalen. Bepaalde (bodem)omstandigheden, bijvoorbeeld in kwelgebieden of in het drukke centrum, brengen nu eenmaal meer risico's met zich mee, waardoor in deze gebieden de voorkeur kan uitgaan naar gesloten systemen omdat zij minder invloed op de omgeving hebben en dus de bodem beter wordt beschermd.



Het ontwikkelen van ruimtelijk beleid voor bodemenergie wordt aanbevolen voor gebieden waar de ondergrond intensief wordt gebruikt (binnenstad en de overige dynamo's). Een mogelijkheid voor deze gebieden is het ontwerpen van Masterplannen,



zoals bedoeld in de AMvB Bodemenergie, waarin deelgebieden worden bestemd voor toekomstige installaties (zie navolgend kader).

Bodemenergie Masterplannen

De dynamo's zijn de dragers van de economische ontwikkeling in de stad Groningen. Om het vestigingsklimaat te versterken wordt gestreefd naar een duurzame uitstraling van de dynamo's. Er wordt onder meer ingezet op duurzame energievoorzieningen. Een lage energierekening verlaagt de vestigingsdrempel en heeft een positieve uitstraling. WKO-installaties spelen een cruciale rol in deze energievoorziening. Omdat sprake is van intensieve bedrijvigheid in de dynamo's kunnen WKO-installaties elkaar in de weg gaan zitten. Daarom kunnen voor de dynamo's mogelijk Bodemenergie-Masterplannen worden gemaakt. Aandachtspunten hierbij:

- Raadsbesluit aanwijzing interferentiegebieden.
- Financierings- en beheerconstructie.
- Afstemming verkaveling op wko-potentie.
- Vergunningsplicht of meldingsplicht.
- Schakeling tussen wko's/warmtenet/geothermie (afstemmen warmtevraag).
- Onderscheid open en gesloten systemen.
- Mogelijkheid sanering vervuiling.
- Vaststelling Masterplan door de provincie Groningen (door vaststelling van een Masterplan door de provincie verkrijgt de gemeente ook regie over open systemen).

Kansen

Als onderdeel van de integrale warmtevisie wordt aanbevolen om een verkenning uit te voeren naar de potentie en behoefte aan open WKO-systemen in de toekomst. Waar en hoeveel installaties zijn nodig? Wat is het maximum dat de ondergrond van de stad Groningen aankan?

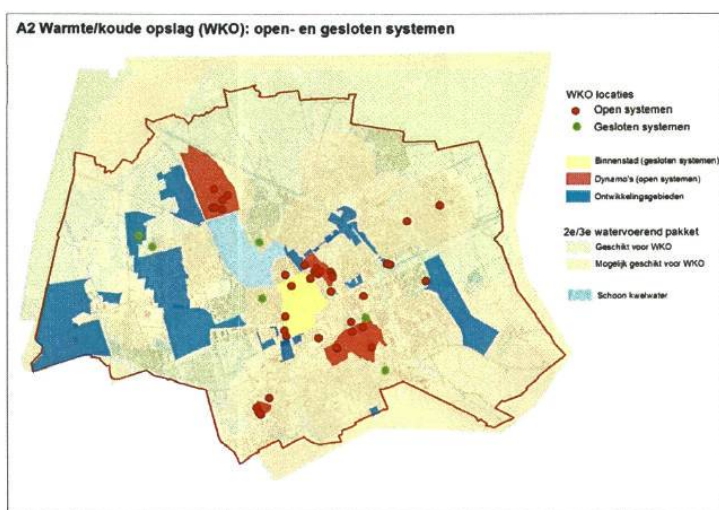
Ten behoeve van het ruimtelijke beleid is het wenselijk voor de gemeente om de mogelijkheden te verkennen criteria te ontwikkelen op basis waarvan de ondergrond van de stad Groningen kan worden ingedeeld naar de bovengenoemde indeling. Voor de gebieden met een mogelijke behoefte aan een Masterplan kan hierbij een vooronderzoek worden ingesteld.

Voor de bodembeschermende onderdelen van het WKO-beleid wordt gebruik gemaakt van lopende studies in het kader van nationaal beleid en pilots elders in Nederland. Daarbij wordt vooral gedacht aan de wijze van doorboren van waterscheidende lagen (invloed op o.a. kwelgebieden en effecten op de waterhuishouding), het beoordelen van interferenties tussen verschillende systemen, de mogelijkheden om combinaties te zoeken met het schoonmaken van verontreinigd grondwater (in relatie tot de bodemsaneringsopgave) en de effecten op het ondergrondse ecosysteem. Ook een technische toets van het systeem zelf en het functioneren ervan is belangrijk. Waar nodig kunnen de resultaten van deze studies en pilots worden gebruikt voor het opzetten van aanvullend WKO-beleid. Als voorwaarde voor de WKO-vergunning kan de watertoets worden uitgevoerd.


Voor gemeentelijke regie over open systemen is samenwerking met de provincie Groningen noodzakelijk. Daarmee wordt de samenhang in provinciaal en gemeentelijk beleid bevorderd. Samenwerking betreft onder meer hoe de uitwisseling van meldingen van nieuwe installaties kan worden vormgegeven en worden afgestemd op het vergunningenbeleid op grond van het Masterplan.

Voorkeurgebieden

Voor haar stimuleringsbeleid kan de gemeente een aantal voorkeurgebieden verkennen waarvan wordt verondersteld dat open WKO-systemen een meerwaarde kunnen hebben. Deze gebieden betreffen o.a. enkele dynamo's en ontwikkelingsgebieden als het Suikeruniegebied, Reitdiep, Westpoort, De Held 2, toekomstige inbreidingsplannen en het NELF-terrein.



2.2.3 Bodemenergie: Warmte/Koude Opslag (WKO) - gesloten systemen

<p>Algemene informatie</p> <p>Gesloten WKO systemen werken door middel van bodem warmtewisselaars (BWW). Er zijn verschillende soorten BWW, zoals horizontale, verticale en zogenaamde warmtekorven. Een BWW is in feite een in de bodem geplaatste buis of een stelsel van buizen waarin een vloeistof wordt rondgepompt, waardoor de in de aarde opgeslagen energie kan worden onttrokken en gebruikt voor verwarming van bijvoorbeeld één of meerdere woningen. Omgekeerd kan een warmtewisselaar ook koelen.</p> <p>Gesloten systemen worden vooral toegepast voor woningen, en in toenemende mate ook bij de utiliteit. Horizontale systemen liggen circa 2 meter onder maaiveld, terwijl verticale systemen gewoonlijk op circa 40 meter diepte liggen. In sommige gevallen kan deze diepte zelfs oplopen tot meer dan 100 meter.</p>	 <p>The illustration shows a cross-section of a house with a technical cabinet labeled 'Technische Ruimte' containing a pump and control unit. Below the ground level, a network of pipes is shown, representing the closed WKO system. The brand name 'Duraltherm' is visible at the bottom right of the illustration.</p>
--	--

Visie

De visie ten aanzien van gesloten systemen is vergelijkbaar met die voor open systemen. Ook gesloten WKO systemen leggen een ruimteclaim op de ondergrond. De mogelijkheden voor het toepassen van andere gebruiksfuncties kunnen daardoor beïnvloed worden. Verder moet rekening gehouden worden met thermische effecten, en mogelijke interferentie met andere (open of gesloten) WKO systemen. Er bestaat een risico op lekkage van de vloeistof (in de meeste gevallen is dit glycol) in de warmtewisselaar. Er zijn alternatieven voor glycol, zoals biologisch afbreekbare glycol of gewoon water. Deze alternatieven kunnen het vermogen en de rendabiliteit van het systeem echter verminderen.



Beleid

De voor- en nadelen van deze systemen leidt tot de behoefte aan stimuleringsbeleid en ruimtelijk beleid. Gesloten systemen genieten in beginsel de voorkeur, omdat hier minder risico's voor de omgeving kunnen optreden. Afstemming met het beleid voor open systemen is gewenst. Daarbij is er één belangrijk onderscheid: de gemeente is voor gesloten systemen het bevoegde gezag volgens de AMvB Bodemenergie.

Kansen

Een registratie- en meldingsysteem van gesloten systemen ontbreekt waardoor hier geen zicht op is. De gemeente kan inventariseren of de bestaande gesloten systemen in de stad Groningen middels een melding- en registratiesysteem geregistreerd kunnen worden. Daarnaast kan invulling worden gegeven aan de regievorm en de afstemming met andere bodemenergie technieken als WKO en aardwarmte. Dit wordt nader uitgewerkt in de integrale warmtevisie.



Voorkeurgebieden

In principe komen alle nieuwbouw- of renovatieprojecten waarbij warmtevoorzieningen worden geïnstalleerd voor een haalbaarheidsonderzoek in aanmerking. In kwelgebieden dient extra aandacht aan de robuustheid en betrouwbaarheid van het systeem gegeven te worden, omdat lekkage in deze gebieden een groter gevolg kan hebben.

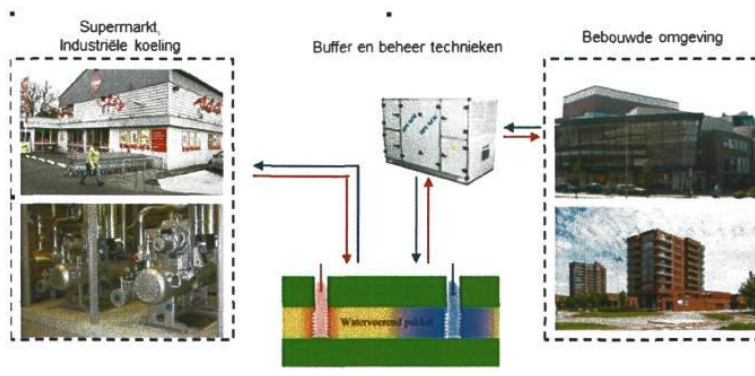
Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



2.2.4 Bodemenergie: Hoge temperatuur opslag - buffering van restwarmte of koude

Algemene informatie

De ondergrond vormt een natuurlijk 'opslagvat' voor warmte en/of koude. Dit wordt geïllustreerd door de succesvolle toepassing van WKO systemen in de stad. Waar WKO energie opslaat voor de relatief korte termijn, daar is ook de mogelijkheid om energie voor een langere periode te bufferen door de warmte of koude te injecteren in een watervoerend pakket. Deze opgeslagen energie kan worden benut wanneer er vraag naar is. Het is eigenlijk een soort warmte of koude accu. De warmte of koude die wordt opgeslagen is in de praktijk meestal restwarmte. In plaats van het opgewarmde water te lozen wordt dit in de grond opgeslagen, en vervolgens in de winter gebruikt om een gebouw mee te verwarmen. Koel- en vriesbedrijven op industrieterreinen of supermarkten in de woonomgeving komen in aanmerking als leverancier van deze restwarmte. Omdat de warmte of koude eerst wordt opgeslagen, alvorens het wordt benut, spreken we hier van indirecte restwarmte/koude benutting.



Bron: Samenwerking voor warmte uit de kou: De Klik, Martine Groenewegen & Adviesburo Verhoef BV, Dennis Wentink

Visie

Restwarmte komt vooral vrij op bedrijfsterreinen. Een bekend voorbeeld binnen de stad Groningen is de restwarmtebenutting van het UMCG. Restwarmte wordt of elders in de stad gebruikt of via ondergrondse buffering bewaard voor toekomstige doeleinden. Beide stellen eisen aan de afstemming tussen vraag en aanbod en aan een transport- en distributiesysteem. De aanleg van een dergelijk systeem is een kostbare aangelegenheid, waar bovendien risico's mee gepaard gaan (bijvoorbeeld of de leveringszekerheid gegarandeerd kan worden). Aansluiten op bestaande warmtenetten, of gebruik maken van bestaande infrastructuur (bijvoorbeeld een warmteleiding door bestaande riolering) kan de kosteneffectiviteit verbeteren. Voorzichtigheid is geboden in kwelgebieden.

Beleid

De gemeente benut restwarmte voor nu of in de toekomst (Masterplan Groningen Energieneutraal). Het project 'warmtevisie' onderzoekt in dit verband de haalbaarheid van een transport- en distributiesysteem, bij voorkeur gebruik makend van bestaande infrastructuur.

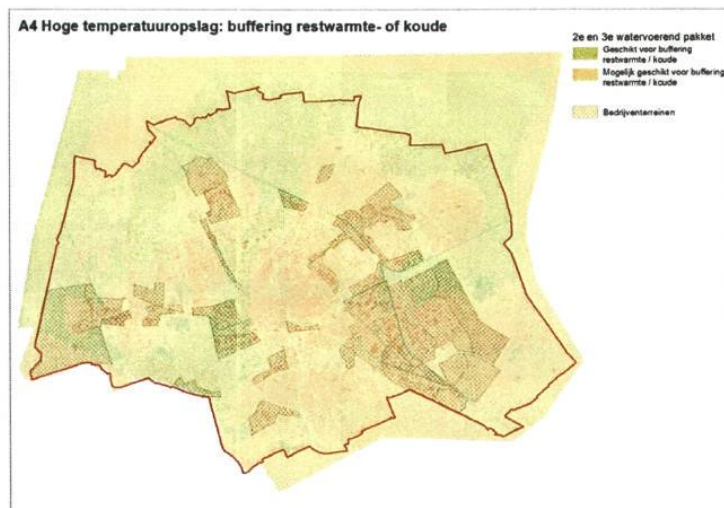
Kansen

Het onderzoek naar de mogelijke toepassing van restwarmte is onderdeel van de beoogde warmtevisie. Te betrekken onderzoeksvragen:

- Waar komt restwarmte in de stad Groningen vrij (warmte producenten en schatting van de hoeveelheden) en is dat toepasbaar voor andere doeleinden, direct dan wel in de toekomst?
- Waar is behoefte aan restwarmte, nu en in de toekomst?
- Is een transport- en distributiesysteem voor restwarmte, mogelijk als onderdeel van een warmtenet, rendabel? Welke factoren bepalen deze rendabiliteit?
- Binnen de stad Groningen loopt daarnaast een pilot, om warmte terug te winnen uit de bestaande infrastructuur (riolering).

Voorkeurgebieden

- Industrierreinen en dynamo's.



2.3 Ruimte

De druk op de bebouwde ruimte neemt toe, zeker in de binnenstad. Vanwege toenemend bovengronds ruimtegebrek wordt ondergronds bouwen een steeds aantrekkelijker alternatief voor het duurzaam versterken van de kwaliteit van de leefomgeving. Realisatie van de opgaven en doelstellingen uit de structuurvisie 'Stad op scherp' (de binnenstad als motor voor de economie) vormen hiervoor de katalysator. Onder het maaiveld ligt een ruimte die deels nog onbenut is en voor nieuwe functies een interessant alternatief kan zijn. De wisselwerking tussen boven- en ondergrond is van belang, evenzo de mogelijkheden en kwetsbaarheden van de ondergrond zelf. Verduurzaming van het ruimtegebruik kan alleen als deze twee elementen zorgvuldig worden gewogen, bij voorkeur in toekomstige (drie dimensionale) ruimtelijke plannen van de stad.



Het benutten van de ondergrondse ruimte vraagt om een aantal verkenningen. In de volgende paragrafen wordt hierop nader ingegaan.

- Onderzoek naar de haalbaarheid van het ontwikkelen van ruimtelijk beleid waarin ondergrondse ruimte wordt gereserveerd voor toekomstige ontwikkelingen. In deze visie zijn de eerste mogelijke ondergrondse ruimteclaims beschreven. Op termijn kunnen deze worden vastgelegd in 3D-bestemmingsplannen zodat ondergrondse ruimte strategisch wordt beschermd en gereserveerd. In ruimtelijke plannen zou dan een paragraaf 'ondergrond' opgenomen kunnen worden.
- Onderzoek naar de mogelijkheden tot uitwerking van ondergronds vastgoedbeleid, inclusief de heffing van precario.
- Onderzoek om enkele specifieke functies onder het maaiveld te brengen, zodat bovengronds meer ruimte ontstaat voor andere functies.
- In het ruimtelijk beleid koppelingen maken met het bestaande beleid voor de omgang met vrijkomende materialen en (archeologische) waarden in de ondergrond. In projecten wordt vroegtijdig onderzocht hoe wordt omgegaan met bodemschatten en waar vrijkomende grond en andere materialen elders in de stad nuttig kunnen worden toegepast.
- Onderzoek in gebieden en op locaties naar de mogelijkheid om boven of onder de stad gebruik te maken van de ruimte. In toekomstige bouwplannen worden deze opties afgewogen. Dit onderzoek heeft betrekking op zowel infrastructuur als gebouwen.

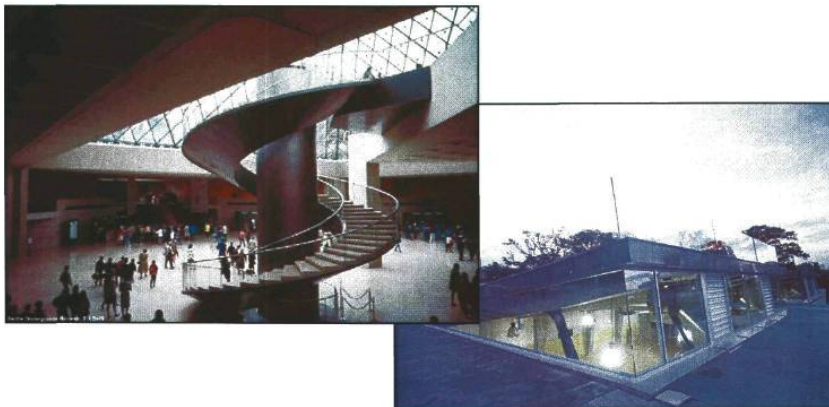


2.3.1 Ruimte: Ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik

Algemene informatie

Ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik is het combineren (stapelen) van functies in een gebied om zo de spaarzame beschikbare ruimte optimaal te benutten ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving. Naar beneden graven en bouwen naar boven. De kunst van ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik is de verschillende functies zo te combineren, dat ze elkaar niet in de weg zitten, maar elkaar juist versterken.

Het op meerdere manieren stapelen van functies brengt soms complexe vraagstukken met zich mee. Deze hebben niet alleen betrekking op de ruimtelijke invulling, maar ook op veiligheids- en omgevingsaspecten. Goede afstemming met alle disciplines, boven en onder het maaiveld, in een vroegtijdig stadium is noodzakelijk en werkt bevorderlijk.



Visie

De gemeente streeft een intense en compacte stad na. Voorgesteld wordt het thema ondergronds bouwen structureel bij dit streven te betrekken. Ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik biedt mogelijkheden om de druk op de ruimte ter plaatse van intensief benutte gebieden weg te nemen. Daardoor ontstaat meer ruimte voor functies die de leefbaarheid in de stad bevorderen, zoals groenvoorzieningen of een plein. Of de mogelijkheid om extra functies in het gebied te creëren. Het is een nieuwe mogelijkheid om met name de binnenstad duurzaam te versterken en potentiële uitbreidingsruimte te gaan benutten. Bij de te ontwikkelen nieuwe integrale visie voor de binnenstad kan daartoe het thema ondergronds bouwen zo hoog mogelijk op de agenda worden geplaatst.

Ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik hoeft niet altijd nog meer gebouwen of stenen constructies te betekenen. Steeds meer worden in Nederland de daken van gebouwen gebruikt voor tuin, landbouw en glastuinbouw.

Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



Beleid

Ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik kan als reële optie nadrukkelijker worden meegenomen bij de inrichting van ontwikkelingsgebieden en ter plaatse van intensief benutte gebieden zoals de binnenstad. Daarbij kan zowel de boven- als de onderkant van de stad worden meegenomen. Belangrijk hierbij is de bodem niet uit te putten of onherstelbaar te verstoren, maar te streven naar duurzame oplossingen waarbij de bescherming van de ondergrond gewaarborgd blijft.

Kansen

Om ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik ten volle te kunnen benutten zijn er verschillende mogelijkheden. Deze kansen kunnen in een vervolgfase nader worden uitgewerkt:

- Mogelijkheid tot het realiseren van aanvullende, nieuwe functies ondergronds, zoals verblijfruimten die geen daglicht nodig hebben, bijvoorbeeld een sporthal, theater, casino of bioscoop. Het betreft een speurtocht naar nieuwe ondergrondse functies die bijdragen aan de versterking van de kwaliteit en leefomgeving van de binnenstad. Ook ondergrondse uitbreiding van bestaande woningen biedt kansen.
- De haalbaarheid en noodzaak voor het verplaatsen van de meer 'traditionele' functies als fietsenstallingen, transformatiehuisjes, parkeergarages, etc. naar de ondergrond, in navolging op de afvalcontainers. Enkele specifieke functies worden dan onder het maaiveld gebracht, zodat bovengronds meer ruimte ontstaat voor andere, kwalitatief hoogwaardiger functies.
- De haalbaarheid en noodzaak van mogelijkheden als het overkappen van wegen en andere infrastructuur, zodat daarop andere functies zoals parken of moestuinen kunnen worden gerealiseerd.
- De bijdrage van daktuinen en -natuur aan stedelijke natuurdoelstellingen.

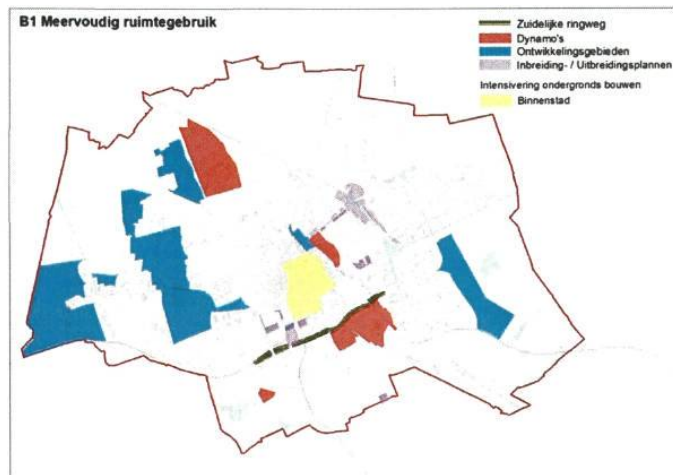
Voorkeurgebieden

De potentie van ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik verschilt per gebiedstype. Er kan in de vervolgfase worden gefocust op de volgende drie gebieden:

- Binnenstad en stationsgebied: in dit gebied kan worden verkend of de ondergrond potentie biedt voor uitbreidingsmogelijkheden, en zo ja, welke nieuwe functies daarvoor in aanmerking komen.
- Gebieden met een nieuwbouwoopgave (zoals genoemd in de structuurvisie): verkent kan worden of in toekomstige bouwprojecten gebruik kan worden gemaakt van ondergrondse bouw of infrastructuur. Bijvoorbeeld in het Suikeruniegebied of Europapark.
- Gehele stad Groningen: verkend kan worden of functies ondergronds kunnen ten behoeve van het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit bovengronds. Bijvoorbeeld Park/recreatie/voedselproductie op de zuidelijke (verdiepte of ondergrondse) ringweg.



Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



Indien de verkenningen opleveren dat de ondergrond een interessante optie biedt, dan kan de haalbaarheid bij bouwplannen worden meegenomen. Bovendien kunnen strategische ondergrondse functies in dat geval vastgelegd worden in het bestemmingsplan.



Mogelijk ondergrondse functies: ondergronds park, opslagruimten, winkelcentra, theaters, concertzalen, musea, garages, hotels, film- en geluidsstudio's, kerken, bioscopen, sporthallen, fabrieken, bibliotheken, bolvormige ondergrondse ruimtes, ondergronds zwembad (voordelen: constante temperatuur, energiebesparing bij nieuwe functies). Ook een meer traditionele functie als een fietsenstalling onder de Vismarkt en/of Grote Markt behoort tot de kansen, in navolging op het Stationsplein.



2.3.2 Ruimte: Ondergronds transport en opslag, kabels en leidingen

Algemene informatie

Bij verbetering of optimalisatie van ondergronds transport, kabels en leidingen wordt gedacht aan:

- Nieuwe aanleg (buisstraten, kabels- en leidingengoten of tunnels).
- Bundelen van bestaande infrastructuur.
- Ondergrondse bevoorrading of afvoer van afval.
- Bestaande leidingen hergebruiken voor andere functies.
- Functies combineren/bundelen (bijvoorbeeld warmtenet in bestaand riool of gebruik maken van de infrastructuur van het grachtenstelsel).

De ondergrond is daarnaast uitstekend bruikbaar voor de opslag van stoffen. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Opslag van goederen.
- Tijdelijk bufferen van stoffen of water.
- Permanent opslaan van stoffen.
- Ondergrondse silo's.



Visie

Het opbreken van straten voor de aanleg van kabels en leidingen zorgt voor veel overlast en economische schade. Ondergrondse buisstraten of tunnels voor kabels- en leidingen beperken niet alleen deze overlast maar kunnen ook een voorwaarde zijn voor verdere duurzame economische ontwikkeling.

Bundeling in ondergrondse buisstraten/tunnels is een duurzaam alternatief, zeker bij de aanleg van nieuwe bovengrondse infrastructuur. Kabelmaatschappijen kunnen veel baat hebben bij tunnels: hun werkzaamheden voeren ze uit in de tunnel. De opmars van bodemenergie kan leiden tot de totstandkoming van nieuwe warmtenetten.

Voorbeeld: integrale leidingentunnel

Onder de Mahlerstraat aan de Amsterdamse Zuidas is een Integrale Leidingen Tunnel (ILT) aangelegd. In de manshoge tunnel zijn een groot aantal leidingen gebundeld: gas, elektriciteit, riool, waterleiding, stadsverwarming en districtskoeling en telecom. De ILT is aangelegd over 500 meter lengte en op ongeveer 1,20 meter onder het maaiveld. De ondergrondse gang heeft een breedte van 6,50 meter.



Geen opgebroken straten en betere bescherming leidingen. De gemeente is eigenaar van de tunnel en behoudt ook het beheer erover. In overeenkomsten is de toegang tot de tunnel met netbeheerders vastgelegd. De tunnel vergde een 'aanzienlijke investering' van 8 miljoen euro, maar het betreft dan ook een voorziening voor 500.000 m² vloeroppervlak voor woon- en kantoorrems met verschillende andere voorzieningen, van gemiddeld 120 meter hoog. Bron ing.bureau Amsterdam.

Ondergronds transport is niet alleen voorbehouden aan vloeistoffen, stroom, telecom, etc. Het geldt ook voor de distributie van duurzame energie of warmte. En zelfs het ondergrondse transport van goederen is in principe mogelijk, zoals de bevoorrading van winkels of juist de afvoer van afval.

In het verlengde hiervan kunnen afval en goederen (tijdelijk) ondergronds worden opgeslagen in de bodem. Het magazijn van een winkel kan prima onder het maaiveld aanwezig zijn. Gezien de drukte in de ondergrond is er in de stad Groningen in principe geen ruimte voor de permanente ondergrondse opslag van bijvoorbeeld gas, kernafval, CO₂. Daarbij is de opslag van deze materialen ongewenst vanuit het perspectief van veel bovengrondse bebouwing en de aanwezigheid in het gebied van vele mensen.

Een belangrijke voorwaarde voor de haalbaarheid van ondergronds transport of opslag is de financiële constructie en afspraken tussen de publieke en private belanghebbenden in de stad.

Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



Beleid

Ondergronds transport en opslag kan meer bijdragen aan versterking van de stedelijke economie en de verbetering van het leefklimaat. De wenselijkheid en haalbaarheid van ondergronds transport en opslag kan in een vervolgfase nader worden bekeken.

Kansen

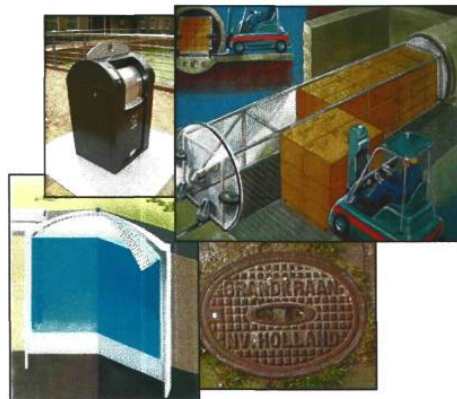
In de vervolgfase is een onderzoek naar de mogelijkheden voor de realisatie van tunnels/buizenstraten in de stad gewenst. Het uitgangspunt daarbij is het versterken van de stedelijke economie en de reductie van overlast in intensieve gebieden. Deze tracés kunnen eventueel vastgelegd worden in ruimtelijke plannen. Bij een eventueel uit te werken vastgoedbeleid voor de ondergrond moet de mogelijkheid tot het heffen van precario op kabels, leidingen of bijvoorbeeld WKO-installaties worden betrokken. De inkomsten kunnen mogelijk worden benut voor ontwikkeling van de ondergrondse infrastructuur.

Voorkeurgebieden

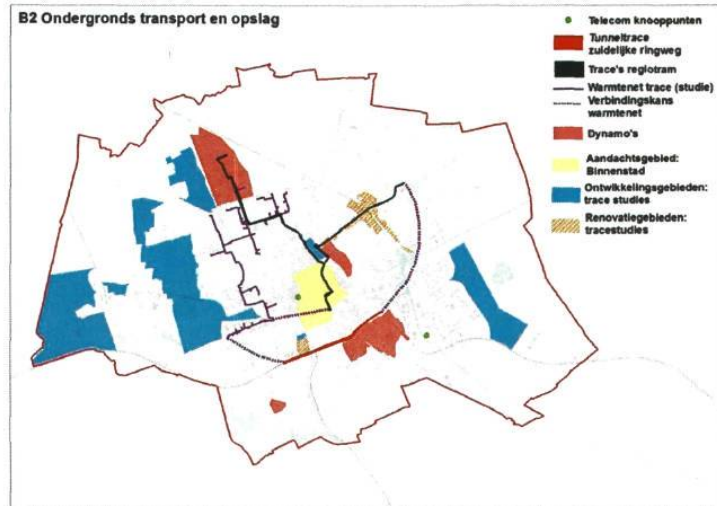
Onderzoeksgebieden zijn de binnenstad (bijvoorbeeld het tracé van de regiotram), de zuidelijke ringweg en nieuw te ontwikkelen locaties. Deze liggen het meest voor de hand om de overlast te beperken in de toekomst en voorwaarden voor economische groei te scheppen. Daarnaast wordt aangesloten bij bestaande beoogde ruimtelijke ontwikkelingen uit kostenbesparend perspectief.

Samen met energiebedrijven kan worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor een warmtenet ten noordwesten van de stad (Vinkhuizen, zie navolgende kaart) en een mogelijke ringleiding rondom het centrum van de stad, waarbij afstemming met de tracés van de zuidelijke ringweg en de regiotram voor de hand ligt. Ook kan contact worden gelegd met het UMCG, zij beschikken over restwarmte die gedistribueerd kan worden en hebben een centraal distributiesysteem voor de bevoorrading.

Bundeling van kabels/leidingen is ook een optie voor renovatiegebieden (Grunobuurt, Van Starckenborghkanaal, Oosterhamrikkade, CiBoGa). Daartoe moet in de vervolgfase aansluiting worden gezocht met het Nieuw Lokaal Akkoord 2.0; de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Groningen en woningbouwcorporaties.



Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



2.3.3 Ruimte: Verborgene stad

Algemene informatie

De verborgen stad staat voor de aanwezigheid van bodemschatten in de ondergrond. Zoals archeologische waarden of andere waarden die iets vertellen over de historie van de stad.



Vóór de bouw van de ondergrondse parkeergarage aan het Damsterdiep werden bij opgravingen de oude sluis en de oude kademuren teruggevonden.

Visie

Verspreid over de stad liggen waardevolle archeologische en cultuurhistorische waarden verstopt in de bodem. Het zichtbaar maken van deze vondsten draagt bij aan de kwaliteit van beleving van de stad en het historisch bewustzijn ('pronkkast'). Deze objecten zijn echter schaars, er dient zorgvuldig mee omgesprongen te worden.

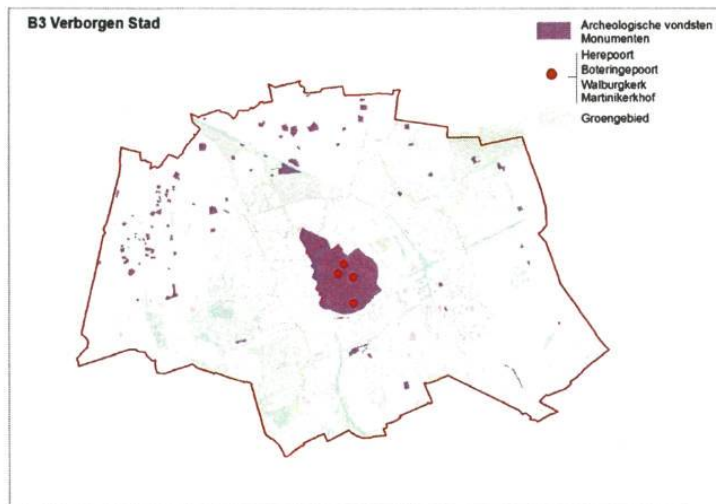
Beleid

De gemeente beschikt over recent archeologie beleid waarin wordt aangegeven hoe de stad hiermee omgaat (beleidsregel Archeologie Op Groninger Wijze, mei 2011). Het hoofddoel van het gemeentelijk beleid ten aanzien van monumenten en archeologie is: instandhouding en zorgvuldig beheer van cultuurhistorisch erfgoed, zowel boven als onder het maaiveld. Als afgeleide daarvan streeft de gemeente naar de integratie van cultuurhistorische waarden in de ruimtelijke ordening. Daarvoor zijn de meeste bekende archeologische waarden in kaart gebracht (zie navolgende kaart B3).

Uit: Archeologie Op Groninger Wijze:

De archeologie in Groningen wordt over het algemeen door de burgers een warm hart toegedragen. Met name de 'eigenheid' van het stadse verleden wordt door velen als belangrijk ervaren. Archeologisch onderzoek raakt dan ook rechtstreeks de identiteit van de Stad. Men is in Groningen (terecht) trots op het verleden wat Groningers tot Stadgers heeft gemaakt en stad tot Stad. Deze belangstelling komt onder meer tot uiting door de grote toeloop bij opgravingen die in de stad plaatsvinden. Recent was dit weer te zien bij de opgravingen aan de Grote Markt Oostzijde.

Wij vinden het belangrijk om deze betrokkenheid van de burgers en trots van de burger op (het verleden van de stad) te continueren. Hiermee wordt tevens het draagvlak voor archeologische monumentenzorg in stand te houden. Wij vinden het daarom onontbeerlijk dat er tijd, geld en moeite gestopt wordt in voorlichting en het delen van archeologische kennis met het publiek. Het Groninger Forum zal daarbij een goed podium vormen om de archeologische kennis met de burgers, jong en oud van de stad te delen.



Kansen

Combinaties van bodemvondsten met groen, bij voorkeur in de binnenstad versterken de 'beleving'. Parkjes en overig groen kunnen in een vervolgfase worden geïnventariseerd op aanwezige ondergrondse schatten. Aanleg van groen (of sierbestrating o.i.d.) als omarming van een archeologische kwaliteit is een mogelijkheid. Geschikte archeologische monumenten zijn echter schaars en moeilijk te beheren. Alternatieve methoden om deze onder de aandacht te brengen kunnen digitale markeringen zijn, met behulp van GPS of smartphone.

Voorkeurgebieden

Drie monumenten zijn al op uiteenlopende wijze zichtbaar gemaakt: de Herepoort, Walbrugkerk en Boteringepoort. In de vervolgfase van het thema ruimte kan worden onderzocht of de fundamenten van de Sint Walburgkerk (kapel) zichtbaar kunnen worden gemaakt.



De Herepoort en Herebrug met stadswal 1785

2.3.4 Ruimte: Hergebruik bouwstoffen

Algemene informatie

Bij activiteiten in de stad komt grond vrij. Dit kan worden afgevoerd, verwerkt of worden gestort. Deze grond is echter ook een zeer duurzaam alternatief voor de toepassing van primaire grondstoffen. Vrijkomende grond kan worden toegepast voor de ophoging van gebieden, in geluidswallen of voor aanvullingen. Bewerking tot bakstenen is ook mogelijk, als het gaat om kleigrond. Grond die in de stad vrijkomt bevat verontreinigingen, puinstukjes, glas etc. Bij de verwerking van de grond zal daar rekening mee worden gehouden. In een Nota Bodembeheer heeft de gemeente de spelregels daartoe beschreven.

Andere bouwstoffen zijn ook bruikbaar. Puin van oude gebouwen kunnen ter plekke worden gebruikt voor de fundering van nieuwe wegen. Bestaande infra, bijvoorbeeld een riolering, kan ook voor andere doeleinden worden gebruikt dan voor de afvoer van water.

Visie

Hergebruik van vrijkomende grond en andere secundaire bouwstoffen voor andere functies draagt bij aan een duurzame leefomgeving, spaart primaire grondstoffen en transportbewegingen over lange afstand en levert bovendien economisch voordeel op. Grond is een nuttig materiaal dat in een omgeving waarvan de bodem daalt, geen afvalstof maar een zeer nuttig materiaal is.

De gedachte achter 'cradle to cradle'² is ook voor grond en andere secundaire bouwstoffen van toepassing. Daarbij is het wel zaak om in een vroegtijdig stadium in een project afspraken te maken over hergebruik van het materiaal. (Tijdelijke) opslag van het materiaal maakt het hergebruik onnodig duur.



Beleid

De ambitie van de gemeente Groningen is om milieuhygiënisch verantwoord en kostenefficiënt hergebruik van grond en baggerspecie mogelijk te maken. In projecten wordt gestreefd naar een gesloten grondbalans. Waar grond overblijft, kan dit elders in de stad worden toegepast. De gemeente beschikt hiertoe over een eigen grondbank. Innovatietechnieken voor het toepassen van grond en baggerspecie worden zoveel mogelijk gestimuleerd.

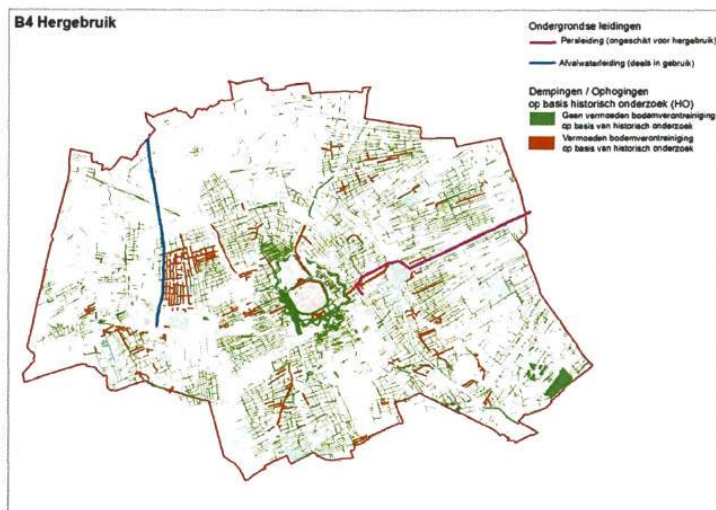
Kansen

Naast hergebruik van grond kan in de vervolgfase worden onderzocht of hergebruik van andere materialen die zich in de grond bevinden mogelijk is. Daarnaast kan worden nagegaan of buiten gebruik geraakte functies opnieuw op een andere wijze benut kunnen worden (bijvoorbeeld oude persleidingen voor de aanleg van een warmtenet).



² De centrale gedachte van de 'cradle to cradle' (wieg tot wieg) filosofie, is dat alle gebruikte materialen na hun leven in het ene product, nuttig kunnen worden ingezet in een ander product.

Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



2.4 Water

De stad Groningen is onlosmakelijk verbonden met water(beheer) en daarmee samenhangend natuur(beheer). Denk alleen al aan het idyllische plaatje van de Noorderhaven (onder), de vijvers in Stadspark en Noorderplantsoen en het ecologisch beheer van de openbare ruimte door een kudde schapen, die een belangrijke bijdrage leveren aan de beleving van de stad.

Iedereen onderkent het belang van blauwe en groene netwerken in de stad en de afhankelijkheid van de kwaliteit en kwantiteit van grond- en oppervlaktewater. Het water biedt kansen en brengt risico's mee. Het grondwater dreigt zout te worden (verziltten) en boven het maaiveld uit te komen in laaggelegen gebieden in de stad.

In de navolgende factsheets staan de fraaie en minder fraaie kanten van het waterbeheer in Groningen. De gemeente streeft naar één plan voor duurzaam waterbeheer, dat gaat over grond- en oppervlaktewater, over kwaliteit en kwantiteit.



2.4.1 Water: Grondwater en wonen

Algemene informatie

De bodem van de stad daalt. Deze daling zal voor een deel samenvallen met wateroverlastgebieden. In de stad Groningen zijn al diverse probleemgebieden gesignaleerd. Een voorbeeld is de Gorechtkade, waar het waterpeil te hoog is voor kades. De bodemdaling kent diverse oorzaken: de aardgaswinning, het kunstmatig hoog houden van het grondwaterpeil in een polder ten behoeve van de landbouw of simpelweg omdat gebouwd is in een laag gelegen gebied waar het water naar toe stroomt in natte tijden.

Visie

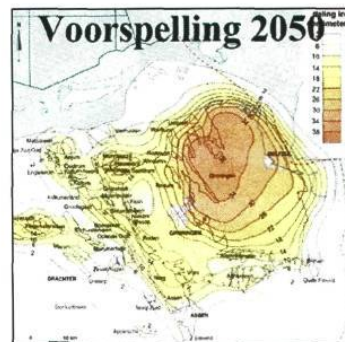
De bodem daalt in delen van de stad. Deze daling zal voor een deel samenvallen met wateroverlastgebieden, mede omdat in natte tijden het water uitzakt naar de lager gelegen delen van de stad. In de stad Groningen zijn al diverse probleemgebieden gesignaleerd. Naast de Gorechtkade hebben de wijken Corpus den Hoorn en De Held, en in mindere mate Selwerd, Paddepoel en Vinkhuizen, ook last van een hoge grondwaterstand.

Op grond van trends voor de toekomst wordt het in Groningen al met al dus een steeds groter probleem om droge voeten te houden. Het Waterschap past daarom oppervlaktewaterpeilen aan. De mogelijkheden hiervoor zijn echter beperkt en kostbaar. Daarnaast lopen de meningen uiteen over het gewenste grondwaterpeil door verschillende (soms conflicterende) belangen.

De stad Groningen heeft behoefte aan duurzaam stedelijk waterbeheer met aandacht voor oppervlakte- en grondwater. Een vorm van waterbeheer waarin nadrukkelijker wordt ingespeeld op de natuurlijke omstandigheden in de bodem, waar bij de ruimtelijke bestemming rekening wordt gehouden met waterbeheer en minder snel gebruik wordt gemaakt van technische ingrepen.

Beleid

Groningen streeft naar een zo duurzaam mogelijk stedelijk watersysteem. Bij ontwikkelingsgebieden wordt een watertoets uitgevoerd waarbij met alle facetten rondom duurzaam waterbeheer rekening wordt gehouden. 'Natte laaggelegen gebieden' krijgen extra aandacht.



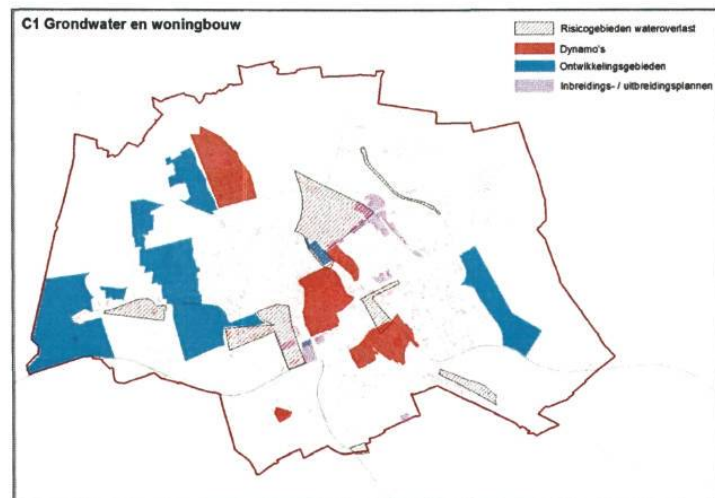
Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



Kansen

Bij de uitwerking in de vervolgfase van het thema Water kunnen de volgende kansen worden betrokken:

- Algemeen: de gemeente verkent de problemen met wateroverlast in de stad en zoekt naar creatieve oplossingen in relatie tot bodemdaling en de beoogde ontwikkeling.
- Waterbergingsgebieden/buffers.
- Gewenste maaiveldhoogte bij nieuwbouw.
- Afkoppelen hemelwater van riool en hergebruik van dit water.
- Infiltreren hemelwater, toepassen Wadi's.
- Richtlijnen voor bestrating versus open terrein waardoor minder hemelwater in het riool terecht komt.
- Drasgrond en stadlandbouw.
- Kruipruimteloos bouwen.
- Waterberging onder wegen en verhardingen (koppeling met meervoudig ruimtegebruik).
- Ontwikkelen waterpleinen.
- Creëren drainagemiddelen bij renovatie riool (oude riolen hebben vaak een drainfunctie).





2.4.2 Water: Grondwater verontreiniging

Algemene informatie

Verontreiniging in de grond en het grondwater wordt verspreid over de stad aangetroffen. Grondwaterstromen kunnen deze bronnen van verontreiniging verplaatsen of verspreiden. Door deze stromen in kaart te brengen kunnen gericht maatregelen worden getroffen ter voorkoming van die verspreiding. Bovendien kan dan bij ondergrondse bouw rekening worden gehouden met deze stromen, vanwege hun effect op stroomveranderingen en mogelijk verplaatsing van verontreiniging. Ook kunnen (onvoorziene en/of verontreinigde) grondwaterstromen de kosten van (ondergrondse) bouw sterk nadelig beïnvloeden.

Visie

In de bodem van de stad bevinden zich grond- en grondwaterverontreiniging, erfenissen uit een tijd waarin we minder zorgvuldig met de bodem omgingen dan tegenwoordig. De gemeente ziet het als haar taak om, samen met burgers en bedrijfsleven, de problemen aan te pakken. Bij voorkeur door bodemsanering te verbinden aan ruimtelijke plannen. Hiermee dragen we bij aan een belangrijke doelstelling uit de Structuurvisie Stad op Scherp, namelijk het verbeteren van het woon- en leefklimaat en een veilige leefomgeving.

Beleid

Spoedlocaties waar mogelijk sprake is van een risico voor mens of milieu worden aangepakt. Dit is vigerend landelijk beleid. Hierbij hoort ook, voor zover noodzakelijk, de aanpak van overige ernstige verontreinigingen bij ontwikkelingen, bijvoorbeeld woningbouw. De gemeente Groningen ziet hier op toe als bevoegd gezag, en neemt zelf initiatieven. Een nieuwe ontwikkeling is het 'gebiedsgericht grondwaterbeheer', waarbij meerdere verontreinigingen ineens worden aangepakt. Dit biedt mogelijk aanvullende kansen in Groningen voor het gemeentelijk saneringsbeleid. Deze kansen kunnen in een vervolgfase nader worden bestudeerd.

Kansen

De gemeente heeft een rol in het opruimen van verontreinigingen in relatie tot bovengrondse ontwikkelingen. Hierbij wordt ook geadviseerd over de ruimtelijke inrichting bovengronds in relatie tot de aanwezige verontreinigingen ondergronds. Bij de ontwikkeling van het stationsgebied bijvoorbeeld dienen enkele aanwezige verontreinigingen in grond- en grondwater te worden aangepakt. Bij de toekomstige inrichting kan hier niet alleen rekening mee worden gehouden, maar ook op worden geanticipeerd door deze te benutten/mee te nemen bij het ontwerpen van de beoogde inrichting. Dit is ook gedaan bij het CiBoGa-terrein, waar de ondergrondse parkeergarage de aanwezige verontreiniging van de voormalige gasfabriek isoleert. Dit vormt dan ook een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van het thema Water.

Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



Voormalig gasfabrieksterrein en beoogde inrichting

2.4.3 Water: Natuurlijke waterbronnen

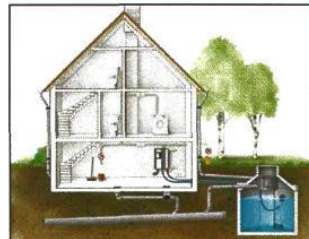
Algemene informatie

Slechts één procent van al het water op de wereld is zoet. Aan het produceren van drinkwater uit het zoete water gaat een duur en energievretend proces vooraf. Drinkwater is dus een schaars goed, het is dan ook zeker zaak om daar zuinig mee om te gaan. Zowel de vraag naar, als de prijs van het water stijgt snel. Zestig procent van het drinkwater gaat naar de kranen in woningen. Twintig procent naar de industrie en de rest gaat vooral naar de land- en tuinbouw, ziekenhuizen, scholen, kantoren en zwembaden. In en om het huis gebruiken we per persoon per dag maar liefst 123,8 liter water. Slechts een klein deel hiervan wordt feitelijk gebruikt als drinkwater. Hierdoor is voor een aantal typen watergebruik het gebruik van (veelal gratis) natuurlijke waterbronnen voor de hand liggend.

Visie

Of de aarde nu wel of niet opwarmt en daarmee de behoefte aan meer koelte in de stad, de kwaliteit van het woon- en leefmilieu is gediend met meer groen en water. Water draagt bij aan de kwaliteit van beleving van de stad. Daarnaast draagt schoon en stromend water bij aan de ecologie van de stad en wordt verzilting tegengegaan. Afvoer van dit hemelwater via het riool is feitelijk het afvoeren van nuttig materiaal voor droge tijden, en vormt een onnodige belasting van het rioolsysteem en de zuivering.

De stad heeft meer dan genoeg (ondergronds) water voor handen. Er is sprake van een kwelsituatie, dus het grondwater komt van onderaf naar de stad toe gestroomd. Daarnaast is er een ruim neerslagoverschot van 800 liter/m²/jaar. Toch is er in droge tijden meer behoefte aan water ontstaan.



Het is de kunst om water in natte tijden te bergen voor drogere perioden, het duurzaam te benutten en zichtbaar te maken, en tegelijkertijd de overlast die het water veroorzaakt tegen te gaan. Ondergrondse functies worden in dit geval juist bovengronds zichtbaar gemaakt.

Beleid

Duurzaam stedelijk waterbeheer kan (nog) beter gebruik maken van de kracht van het natuurlijke systeem en meer worden geïntegreerd in ruimtelijke planvorming. Als dit onverhoopt niet haalbaar is, kunnen technische oplossingen in tweede instantie (zoals wegpompen van water) worden toegepast.

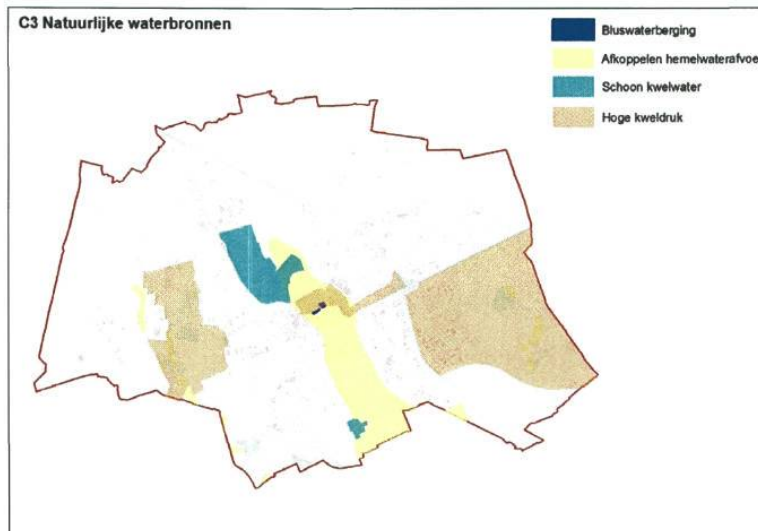


Kansen & voorkeurgebieden

In de vervolgfase kan de gemeente de mogelijkheden verkennen om water beter te benutten en de overlast van water terug te brengen. Opties hiertoe zijn:

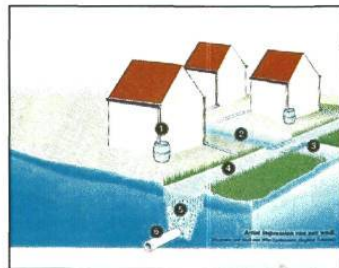
- In de gebieden Oranjewijk, Helpermaar, Paddepoel en De Held) kwelt het grondwater op als gevolg van een opwaartse grondwaterdruk. Voor dit water kan een nuttige toepassing worden gezocht, bijvoorbeeld voor groenvoorzieningen of als koelwater.

- Stimulering van het opvangen en gebruiken van regenwater. Mogelijke onderdelen van het programma zijn de aanleg van watergoten in de stad, promotie van de plaatsing van regentonnen, grijs water voor doorspoelen toilet en besproeien tuin, gebruik in autowasstraten of andere vormen van bedrijvigheid.
- Gebruik hemelwater als bluswater.
- Afkoppelen hemelwaterafvoer bij hogere zandgronden aan de zuidkant van de stad, Het water infiltreren in de bodem of afvoeren naar het oppervlaktewater.
- Vergroten waterberging door terugdringing van afdekking van de bodem (ondergrondse berging) of op groene daken/vegetatiedaken.
- Herontwikkeling van ouder stadswater.
- Piccardthofplas. Studie naar de mogelijkheid van benutting koude.



Waterland in Lewenborg

Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



Toepassen wadi's op de Hondsrug, aan de zuidkant van de stad

Terug van weggeweest ... de stadsbeek!

Bewoners in een stad ontdekten een paar jaar geleden iets bijzonders: er stroomde kraakhelder water in het riool onder hun straat. Het bleek om een eeuwenoude beek te gaan, die bij de aanleg van de wijk in de dertiger jaren van de negentiende eeuw onder de grond is gestopt. Zonde dat niemand daar iets van ziet, dachten de bewoners. Zij hebben de beek weer boven de grond gehaald! Het gaat om een heel klein beekje, dat nu door zo'n 16 voortuinen stroomt.





3 KANSEN

3.1 De veranderende stad

De stad Groningen is gebouwd op de uitloper van de Hondsrug. De stad heeft zich vervolgens om economische redenen uitgebreid naar de lager gelegen veen- en kleigronden daarom heen. Zand biedt meer mogelijkheden voor bijvoorbeeld (ondergronds) bouwen. Klei- en veengronden hebben weer andere eigenschappen die geschikt zijn voor bijvoorbeeld het vasthouden van water. Van oudsher was er al een wisselwerking tussen boven- en ondergrond. Deze is de laatste decennia echter verwaterd.

Een stad als Groningen is voortdurend in verandering en ontwikkeling. In een aantal voorgenomen plannen worden kansen versterkt door het meenemen van doordachte verbindingen tussen boven- en ondergrond. De thema's van hoofdstuk 2 laten de mogelijkheden zien, maar de toepassing daarvan in praktijksituaties maakt dat tastbaarder.

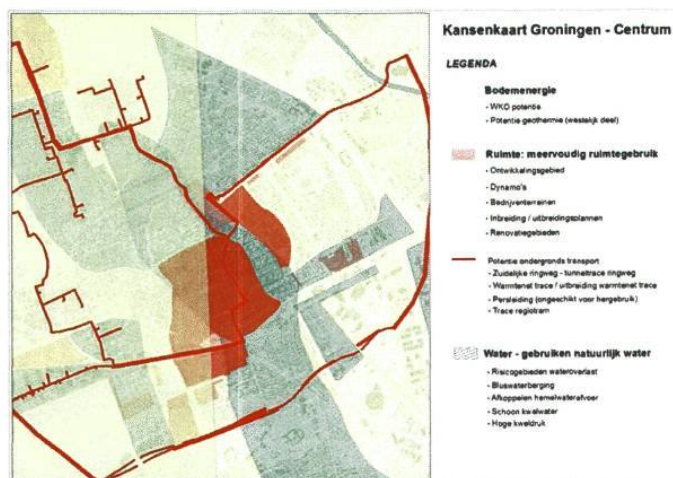
In dit hoofdstuk zijn voorbeelden van kansen in de stad opgenomen die ontstaan als in een vroeg stadium de verweving van bovengrondse en ondergrondse potenties én kwetsbaarheden worden bestudeerd en waar mogelijk meegenomen. Het zijn geen futuristische vergezichten, maar reële en concrete opties die bijdragen aan zaken die Groningen belangrijk vindt, zoals de verbetering van de leefomgeving, de verduurzaming van de stad en het streven naar energieneutraliteit van de stad.

In Groningen komen enkele plekken naar voren die bij uitstek geschikt zijn voor meerdere individuele verbindingen, in relatie tot het huidige gebruik, de beoogde ontwikkeling én door de fysieke bodemrandvoorwaarden. Deze 'hotspots' krijgen extra aandacht, juist omdat de realisatie van meerdere verbindingen tegelijkertijd mogelijk is. Hiermee wordt een sterke bijdrage geleverd aan de beleidsdoelstelling Groningen Energieneutraal 2035. Ook wordt overigens duidelijk dat bepaalde locaties om dezelfde bodemrandvoorwaarden niet of minder geschikt zijn. Dit gegeven maakt ook de noodzaak tot reserveren en bestemmen inzichtelijk.



3.2 Groningen Centrum

In het centrum van Groningen liggen de kansen met name bij meervoudig ruimtegebruik en ondergronds bouwen, bodemenergie, buizenstraten/tunnels, archeologie en water. Onderstaand is een kansenkaart voor het centrum weergegeven.



In deze paragraaf zijn twee aansprekende ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen waarbij deze kansen uiteengezet worden.

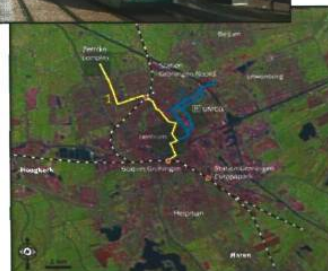
RegioTram Groningen

In Groningen wordt een tramnet aangelegd in en rond de stad. Hiermee zal de tram na meer dan 60 jaar in de stad terugkeren. Het herinvoeren van de tram in Groningen past in het breder kader van het openbaarvervoersplan Kolibri van de Regio Groningen - Assen. De trambaan biedt een aantal potenties:



Kabels- en leidingenstraten/tunnels

De aanleg van de trambaan vraagt naast ruimtebeslag afstemming over en bundeling van kabels en leidingen. Veel bestaande ondergrondse infrastructuur zal verlegd moeten worden. Bundeling en inrichting in de vorm van kabelgoten of buizenstraten voorkomt onnodige ingrepen in de toekomst. De straat hoeft dan minder vaak 'op de schop'. Hiervoor zijn duidelijke





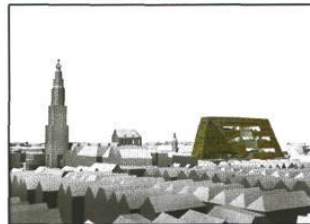
keuzes en afspraken nodig. Indien dit nog een stapje verder wordt gebracht is het denkbaar om invulling aan ondergronds transport, distributie en bevoorrading van detailhandel en horeca te geven. Ook warmtenetten voor de distributie van WKO-warmte komen hiervoor in aanmerking. In het vervolgtraject zal de haalbaarheid verder onderzocht worden.

Het Groninger Forum

Nederland kent voor nieuwbouw al een gedegen normering wat betreft duurzaamheid. De wens in Groningen is om voor het Forum nog een stap verder te gaan. De initiatiefnemers hebben nu al de verbinding gelegd tussen de boven- en de ondergrond, onder meer door het gebruiken van bodemenergie en ondergronds bouwen. Hiermee werkt het Groninger Forum nadrukkelijk aan haar uitstraling en aan haar bijdrage aan duurzaamheid. Toch zijn er kansen om nog enkele stappen verder te maken. Stappen waarbij op een grotere schaal wordt geprofiteerd. Enkele zijn navolgend toegelicht. Deze mogelijkheden kunnen in een vervolgtraject verder bestudeerd worden op haalbaarheid en kosten.

Overdimensionering bodemenergiesysteem

Voor het Forum wordt een WKO systeem aangelegd. Door het aanleggen van een groter WKO systeem dan enkel voor de energiebehoefte van het Forum, kan middels warmtenetten veel meer warmte en koude benut worden. Levering aan derden in de directe omgeving (bijvoorbeeld provinciehuis, detailhandel en horeca) levert een belangrijke bijdrage aan de energiedoelstellingen van Groningen en genereert extra inkomsten.



Hergebruik vrijkomende grond

In de uitvoeringspraktijk wordt vaak twee keer betaald voor grond. De eerste keer betaal je voor de afvoer van grond die vrijkomt bij het bouwproces. De tweede keer betaal je voor grond die nodig is voor ophoging of het opvullen van gaten. Koppeling van vraag en aanbod van grond kan veel geld en transportbewegingen besparen. Het Forum gaat behoorlijk de diepte in en daarbij komt veel grond vrij. Nu al wordt nagedacht waar in de gemeente een behoefte aan grond voor bijvoorbeeld ophoging van een terrein of een geluidswal zal ontstaan. Hiervoor hoeft dan geen dure grond te worden aangekocht en levert dit tegelijkertijd een besparing van afvoer- en eventuele stortkosten op van de grond die bij het Forum vrijkomt.

Ondergronds bouwen en ondergrondse opslag

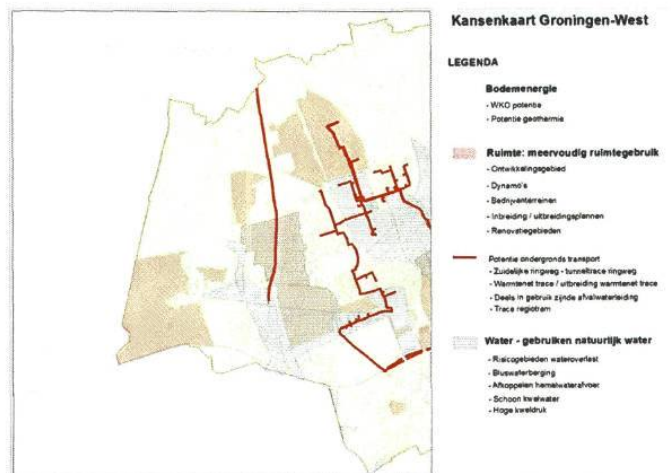
De ruimte onder een gebouw biedt kansen voor het gebouw zelf maar ook voor de directe omgeving. Denk aan ondergronds transport, opslag en distributie, bevoorrading detailhandel en horeca, in combinatie met warmtenetten en kabels/leidingenstraten. Wellicht kan voor het Forum ook een combinatie gezocht worden met de energievoorzieningen/nutsvoorzieningen, ook voor de regiotram. Onder de Grote markt kan een reservoir worden gebruikt voor de opvang van hemelwater dat bijvoorbeeld benut kan worden als bluswater voor de brandweer. Er zijn nog veel meer functies te bedenken (zie ook de factsheets ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik en ondergrondse opslag en transport, met voorbeelden van mogelijke functies, variërend van een ondergronds zwembad/wellnesscentrum (ideaal i.v.m. constante temperatuur) tot casino, concertzaal, museum, etc. etc.).

Educatie en bewustwording

Tot slot kunnen in relatie tot het educatief programma dat het Forum beoogt de bodemschatten zichtbaar worden gemaakt: archeologie, cultuurhistorische waarden, maar ook de werking van de WKO installatie, meervoudig ruimtegebruik, etc. Eigenlijk alle verbindingen kunnen onder de aandacht worden gebracht!

3.3 Groningen West

In het westen van de stad Groningen liggen de kansen met name bij bodemenergie en warmtenetten, indien mogelijk gecombineerd met buizenstraten/tunnels en meervoudig ruimtegebruik. Afstemming tussen de warmtevraag bovengronds en de mogelijke systemen voor de levering (open of gesloten, aardwarmte) is essentieel. Daarnaast biedt (her)gebruik van water kansen om onder meer de wateroverlast te reduceren. Onderstaand is een kansenkaart voor Groningen West weergegeven.



In deze paragraaf zijn enkele aansprekende ontwikkelingen opgenomen waarbij deze kansen uiteen gezet worden voor Groningen West.

Suikerunieterrein

De gemeente Groningen heeft het Suikerunieterrein aangekocht om sturing te kunnen geven aan de stedelijke ontwikkeling. Het is een gebied van 125 hectare op een strategische plek in de stad. Voor de tijdelijke en definitieve ontwikkeling van dit terrein zijn al meerdere voorstellen geopperd. Naast ideeën voor het open terrein zijn plannen nodig voor de invulling van de grote fabriekshal die aan de slopershamer is ontkomen.

Voor de invulling van het terrein is in januari 2011 een startnotitie opgesteld: 'De Campagne'. Eind 2011 moeten de eerste plannen voor het tijdelijk gebruik gepresenteerd kunnen worden. Er dient ruimte te worden geboden aan innovatieve activiteiten en bestemmingen op het gebied van economie, recreatie en energie. Nadrukkelijk wordt gekeken naar duurzame energietoepassingen.

Kansen Groningen West

Ter plaatse van braakliggende terreinen die nog volledig ontwikkeld worden is relatief weinig bestaande ondergrondse infrastructuur aanwezig. De potenties van de ondergrond kunnen daardoor (mede) sturend zijn voor de bovengrondse inrichting. In dit licht zijn navolgende verbindingen kansrijk:

- Meervoudig ruimtegebruik en ondergronds bouwen.
- Bodemenergie (aardwarmte, WKO, warmtenetten).
- Energie uit het water van het naastgelegen kanaal.
- Kabels- en leidingenstraten- of tunnels. (Er ligt al een grote buisleiding die buiten gebruik is. Wellicht is hier iets mee te combineren).
- Water en bebouwing, natuurlijke waterbronnen.
- Hergebruik van grond of ander materiaal. Vrijkomende grond elders uit de Stad (bijvoorbeeld van het Forum) kan worden gebruikt voor het creëren van reliëf of voor geluidswallen.



Alle verbindingen die in hoofdstuk 2 zijn genoemd kunnen in het vervolgtraject onder de loep genomen worden en onderzocht op haalbaarheid. Er is zeker ook potentie voor de uitvoering van innovatieve duurzame experimenten!

De zes dynamo's

De ontwikkelingen van de zes dynamo's is in volle gang (binnenstad, UMCG Bodenterrein, stationsgebied, Europapark Kempkensberg, Martiniziekenhuis eo, Zernike). In veel van deze trajecten spelen bodem en ondergrond een belangrijke rol en zijn of worden ook al enkele verbindingen als project gerealiseerd (bijvoorbeeld WKO, ondergronds bouwen). Er liggen echter zeker nog kansen voor meerdere verbindingen.

De zes dynamo's van Groningen



Binnenstad



UMCG Bodenterrein



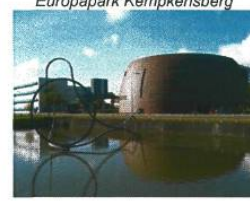
Europapark Kempkensberg



Stationsgebied



Martiniziekenhuis e.o.



Zernike

Raadsvoorstel - Visie op de ondergrond-Stad verdiept en warmtevisie en ...



Ook voor de zes dynamo's kunnen alle verbindingen die in hoofdstuk 2 zijn genoemd in het vervolgtraject onder de loep genomen worden en onderzocht op haalbaarheid. Toch kan in het huidige stadium al een indruk verkregen worden van kansrijke of minder kansrijke verbindingen per dynamo. Onderstaande matrix illustreert dit.

Verbindingen		Dynamo's					
		Binnenstad	UMCG/Boden	Kempkensberg/Europapark	Stationsgebied	Martini-ziekenhuis eo	Zernike
A: Energie							
A1	Aardwarmte	-	-	+	+	+	+
A2	WKO: Open systemen	+/-	+/-	+/-	+/-	++	++
A3	WKO: Gesloten systemen	+	+	++	++	++	++
A4	Hoge temperatuur opslag	-	++	++	+	++	++
B: Ruimte							
B1	Meervoudig ruimtegebruik en ondergronds bouwen	++	++	++	++	++	++
B2	Ondergronds transport	++	++	++	++	++	++
B3	Verborgten stad	++	-	-	-	-	-
B4	Hergebruik bouwstoffen	++	+/-	++	+/-	+/-	+
C: Water							
C1	Grondwater en woningbouw	+/-	-	+/-	-	+	++
C2	Grondwater en vervuiling	+	+/-	+/-	+	-	-
C3	Natuurlijke waterbronnen	+/-	+	+	+/-	++	++



3.4 Pleidooi

De ontwikkelingen in de ondergrond gaan steeds sneller. Het is goed denkbaar dat over 5 of 10 jaar de ondergrond 'vol' is. Sterker nog: het is nu al zoeken naar een geschikte plek om een boom te planten in de Groningse binnenstad zonder andere ondergrondse functies te raken of aan te tasten, laat staan nieuwe ondergrondse-infrastructuur aanleggen zonder tegen andere ondergrondse gebruiksfuncties aan te lopen.

De afgelopen jaren was het 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt'. De gemeente Groningen wil, net zoals voor de bovengrondse ordening, de regie nemen over de ondergrond nu het nog kan. Om eerder inzicht te krijgen in vermijdbare kosten en potenties vanuit de ondergrond, is het wenselijk om in een vroegtijdig stadium de wisselwerking tussen boven- en ondergrond te verkennen.

In dit rapport zijn verbindingen en voorbeelden genoemd die dat illustreren. Deze laten zien dat in grote projecten de gemeente en het bedrijfsleven samen kunnen optrekken om individuele en collectieve belangen te combineren. De ondergrond biedt daarin vele kansen. Houdt rekening met de potenties van de ondergrond bij de bovengrondse invulling en kijk verder dan je eigen project; naar de behoeften en potenties in de directe omgeving: het kan altijd duurzamer.



4 WERK IN UITVOERING

4.1 Op weg naar....

Deze visie is tot stand gekomen in een brede integrale projectgroep van experts die werkzaam zijn met de Groningse ondergrond, en begeleid door enkele prominenten vanuit de stedelijke ontwikkeling. Uit deze brede toetsing van het draagvlak blijkt dat een visie op de ondergrond nodig is voor een duurzame en leefbare toekomst van de stad. De visie is een aanvulling op de bestaande structuurvisie van de stad en verbindt diverse door de gemeenteraad goedgekeurde plannen.

In een tweede fase kunnen de contouren van dit document verder worden uitgewerkt. Niet alleen door de gemeente zelf, maar samen met haar partners. In deze visie is een eerste verkenning naar mogelijke verbindingen gemaakt tussen boven- en ondergrond. Enkele lijken relatief eenvoudig realiseerbaar en in te passen in de beoogde ontwikkelingen in de stad. Andere lijken op het eerste gezicht moeilijker realiseerbaar. Een vertaal- en verdiepingsslag zijn gewenst om de individuele verbindingen te kunnen beoordelen en waarderen op hun haalbaarheid. In de tweede fase wordt dit in een interactief proces opgepakt. Verbindingen kunnen elkaar beïnvloeden en/of versterken, of elkaar juist in de weg zitten: een integrale benadering en afstemming is nodig. De ruimtelijke inrichting van een stad is altijd een subtiel samenspel tussen publieke en private belangen en samenwerkingen. Dat geldt nadrukkelijk ook voor de ondergrond.

4.2 Verdiepingsslag

In de tweede fase van het project, na instemming door de raad, kan een verdiepingsslag plaats vinden van de drie thema's: bodemenergie, ruimte en water. In deze vervolgfase kunnen de urgentie, fasering en financiële haalbaarheid van de aangegeven kansen nader worden bepaald. Waar mogelijk worden activiteiten in de gemeentelijke organisatie ondergebracht, waar nodig zullen deze projectgericht worden opgepakt.



Bodemenergie

Voor het thema bodemenergie wordt een integrale bodemwarmtevisie opgesteld. Hierbij wordt nagegaan of bodemenergie rendabel is voor Groningen, welk type bodemenergie (WKO, aardwarmte, etc.) het meest geschikt is, gekoppeld aan de bovengrondse ontwikkelingen; de warmtevraag bovengronds. Daarnaast wordt nagegaan of middels warmtenetten distributie van warmte mogelijk en rendabel is en worden enkele concrete businesscases uitgevoerd.

Ruimte

Meervoudig ruimtegebruik als reële optie meenemen bij de inrichting van ontwikkelingsgebieden en ter plaatse van intensief benutte gebieden, zoals de binnenstad. Daar streeft Groningen naar. In fase 2 kan een programma hiervoor een uitkomst zijn en kunnen mogelijk enkele pilotprojecten worden uitgevoerd waarbij zowel de boven- als de onderkant van de stad kan worden meegenomen. Hierbij kan worden nagegaan hoe reservering van ruimte ondergronds zowel operationeel als juridisch in een bestemmingsplan verankerd kan worden. Indien dit haalbaar blijkt kan vervolgens bij nieuwe bestemmingsplanprocedures deze methodiek worden gehanteerd.

Stad



verdiept

Conceptvisie op de ondergrond
van de gemeente Groningen

Bijlage - Stad Verdiept



Visie op de ondergrond
van de gemeente Groningen

Inhoud

Bijlage - Stad Verdiept

5

1 Denk diep	8	3 Kansen	40
1.1 Groningen in 3D	10	3.1 De veranderende stad	42
1.2 Kader	12	3.2 Groningen Centrum	42
1.3 Leeswijzer	12	3.3 Groningen West	44
		3.4 Pleidooi	47
2 Groningen in 3D: verbindende thema's	14	4 Werk in uitvoering	48
2.1 Wisselwerking	16	4.1 Op weg naar....	50
2.2 Bodemenergie	17	4.2 Verdiepingsslag	50
2.2.1 Bodemenergie: Aardwarmte (geothermie)	18	4.3 Samenwerking	50
2.2.2 Bodemenergie: Warmte/Koude Opslag (WKO) - open systemen	20	Bijlagen	52
2.2.3 Bodemenergie: Warmte/ Koude Opslag (WKO)- gesloten systemen	24	1. Referenties	54
2.2.4 Bodemenergie: Hoge temperatuur opslag - buffering van restwarmte of koude	25	Samenstelling trendsetters- groep en projectgroep	55
2.3 Ruimte	26	2. Agenda vervolgacties	56
2.3.1 Ruimte: Ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik	27	3. Kaarten (figuren)	63
2.3.2 Ruimte: Ondergronds transport en opslag, kabels en leidingen	29		
2.3.3 Ruimte: Verborgten stad	31		
2.3.4 Ruimte: Hergebruik bouwstoffen	33		
2.4 Water	34		
2.4.1 Water: Grondwater en wonen	34		
2.4.2 Water: Grondwater verontreiniging	36		
2.4.3 Water: Natuurlijke waterbronnen	37		

Verdieping

Het is tijd voor een nieuwe fase in de ruimtelijke ordening. Een fase waarin we de ruimte driedimensionaal bestemmen en duurzaam benutten!

In een intensiverende stad als Groningen is het nodig de kansen (en beperkingen) die de ondergrond biedt te verbinden met en betrekken bij de bovengrondse ruimtelijke ontwikkeling. Dit is een voorwaarde voor economische groei en een duurzaam en goed woon- en leefklimaat in de toekomst.

In de ruimtelijke ordening worden functies toegekend aan gebieden vanwege specifieke eigenschappen in dat gebied, waarbij rekening wordt gehouden met individuele en gemeenschappelijke belangen. Dat is nodig ook, want de ruimte in Nederland en zeker in een stad als Groningen is zeer beperkt. Hoewel bij de toekenning van functies de eigenschappen van de ondergrond een belangrijke rol speelt, is het vooral de bovengrondse ruimte die wordt bestemd.

De laatste jaren zien we dat de ondergrond als te benutten ruimte wordt ontdekt. We parkeren ondergronds, leggen er vele kilometers kabels en rioleringen aan en gebruiken de ondergrond als voedingsbodem voor onze natuur. De benutting van de ondergrond heeft een vlucht genomen met de introductie van bodemenergie. De ondergrond wordt benut als opslagmedium van energie en op grote diepte zal in de toekomst aardwarmte worden gewonnen. De benutting van de ondergrond biedt vele kansen. Dat is zichtbaar in de Groningse praktijk. Nu al zien we dat het drukker wordt in de ondergrond en de bodemgebruikers gaan elkaar, letterlijk, in de weg zitten. Ordening in drie dimensies is noodzakelijk, waarbij een integrale afweging van bovengrondse en ondergrondse functies plaats vindt. Daarmee benutten we de ondergrond optimaal en nemen we het 'wie het eerst komt, het eerst maalt'-principe weg.

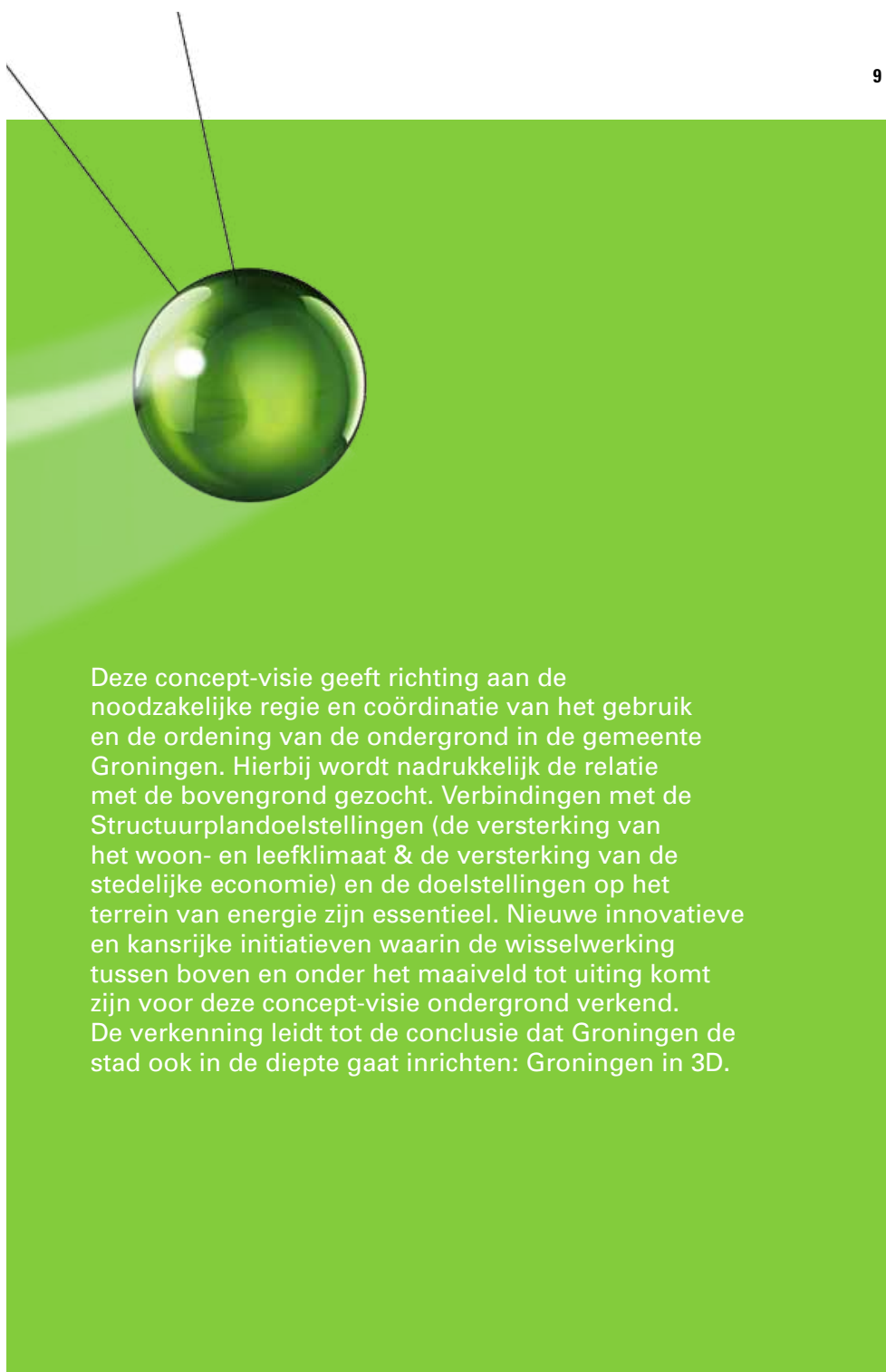
In de optimale benutting van de ondergrond zijn drie uitgangspunten cruciaal:

- De wisselwerking tussen de bovengrond en de ondergrond. Deze wisselwerking heeft geleid tot het ontstaan van de stad, op de uitloper van de Hondsrug. In de 21ste eeuw maakt de stad gebruik van de diensten van de ondergrond. Daar hoeft je niets voor te betalen, die zul je alleen moeten onderhouden.
- Een juiste balans tussen benutting van de ondergrond en het beschermen en verbeteren van de milieukwaliteit. De duurzame stad van de toekomst gebruikt de eigenschappen van de ondergrond, maar put deze niet uit.
- Ken uw ondergrond. Voor een juiste balans en wisselwerking is het noodzakelijk om de ondergrond te kennen. Van de geologie tot de biologie, van potenties voor benutting tot te beschermen waarden.

Deze visie op de ondergrond is een pleidooi voor verstandig omgaan met de kansen die de ondergrond van de stad Groningen biedt. In dit rapport vindt u daar vele inspirerende voorbeelden van terug.

1

Denk diep



Deze concept-visie geeft richting aan de noodzakelijke regie en coördinatie van het gebruik en de ordening van de ondergrond in de gemeente Groningen. Hierbij wordt nadrukkelijk de relatie met de bovengrond gezocht. Verbindingen met de Structuurplandoelstellingen (de versterking van het woon- en leefklimaat & de versterking van de stedelijke economie) en de doelstellingen op het terrein van energie zijn essentieel. Nieuwe innovatieve en kansrijke initiatieven waarin de wisselwerking tussen boven en onder het maaiveld tot uiting komt zijn voor deze concept-visie ondergrond verkend. De verkenning leidt tot de conclusie dat Groningen de stad ook in de diepte gaat inrichten: Groningen in 3D.

Bijlage - Stad Verdiept

10 Denk diep

1.1 Groningen in 3D

Om de wisselwerking tussen boven- en ondergrond te verwezenlijken is het belangrijk de ondergrond te kennen. Met kennis van de ondergrond is het eenvoudiger om de balans tussen benutting en bescherming te bepalen. De gemeente beschikt over veel data en kaartmateriaal. Deze zijn voor deze visie bijeen gebracht en zijn bruikbaar als er vragen worden gesteld en voor het vervolgtraject. Tijdig inzicht in de ondergrond kan veel kosten en overlast vermijden, omdat met een aantal belemmerende factoren tijdig rekening wordt gehouden en deze uitgeschakeld kunnen worden. Daarnaast kunnen potenties van de bodem, bijvoorbeeld voor bodemenergie of wateropvang, veel eerder worden geïdentificeerd.

Aanleiding

Het wordt steeds drukker in de Groningse ondergrond. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de bouw van de Damsterdiep parkeergarage en de ondertunneling bij het Emmaplein. Maar ook in de toename van bodemenergiesystemen zoals bij het nieuwe DUO- en belastingkantoor aan de Kempkensberg en het Europapark, ondergrondse afvalcontainers, rioleringen, kabels- en leidingwerken, etc. etc. Deze vormen van bodemgebruik in combinatie met omstandigheden in de ondergrond (bodemvervuiling, archeologie, wortelstelsel van bomen) zorgen ervoor dat de beschikbare ruimte voor nieuwe ondergrondse ontwikkelingen schaars wordt.

Naarmate de druk op de ondergrond toeneemt, komen meer vragen en knelpunten naar boven, maar ook kansen! Waar hebben we wel ruimte voor en waarvoor niet? Waar knelt het, waar liggen mogelijkheden? Kunnen we door slimme keuzes voorkomen dat de binnenstad regelmatig op de schop moet? Hoe zorgen we dat de bodemenergie duurzaam benut en verdeeld wordt? Aan welke ondergrondse functies

Bodemenergie

Toename van bodemenergiesystemen*, zoals bij de Kempkensberg, het Europapark en het Forum vraagt om afstemming en meer samenhang tussen boven- en ondergrond. Rond de WKO installaties spelen discussies over overdimensionering, vergunningkaders en interferentie**.

* Zoals Warmte/Koude Opslag (WKO) en geothermie/aardwarmte.

** Beïnvloeding van WKO systemen die dicht bij elkaar zitten waardoor ze niet optimaal kunnen functioneren).

Bijlage - Stad Verdiept

Denk diep 11



Bijlage - Stad Verdiept

12 Denk diep

geven we prioriteit? En waar in de stad zijn de omstandigheden hiervoor optimaal? Het is niet wenselijk als een interessante koppeling van de aanleg van bovengrondse infrastructuur ten behoeve van de RegioTram Groningen met ondergrondse infrastructuur (distributie warmte en energie, kabels en leidingen, aanvoer goederen, afvoer van afval), wordt gefrustreerd door een parkeergarage of een installatie voor ondergrondse opslag van warmte en koude, ergens halverwege het tracé. Wat als diverse bedrijven en particulieren op het Suikerunieterrein en in de directe omgeving een bodemenergie installatie plaatsen? Deze kunnen elkaar in de weg zitten waardoor ze niet goed functioneren. Regie en coördinatie zijn voor alle partijen, publieke én private, wenselijk.

1.2 Kader

Een integrale benadering van bodem en ondergrond speelt niet alleen in de gemeente Groningen. Provincies, waterschappen en gemeenten hebben erkend dat de bodem en ondergrond een belangrijke bijdrage leveren aan grote maatschappelijke opgaven omtrent ruimtelijke inrichting, klimaatverandering, voedselproductie, waterbeheer en duurzame energie. Deze erkenning heeft in 2009 geleid tot de ondertekening van het bestuursconvenant 'Bodemontwikkelingsbeleid en aanpak spoedlocaties' (Rijk, IPO, VNG en UvW). Met dit convenant is een transitietraject voor bodem en ondergrond gestart en geven de overheden onder andere aan dat ze vorm zullen geven aan het duurzame gebruik van de ondergrond. Uitgangspunten hierbij zijn:

- Verschillende vormen van gebruik leiden niet tot onaanvaardbare verstoring van het bodem- en watersysteem.
- Verschillende vormen van gebruik

leiden onderling niet tot aantasting van gebruiksmogelijkheden.

- Elke vorm van gebruik kan op een duurzame wijze plaatsvinden met behoud van de functies.

Het Kabinet Rutte heeft recent de bijdrage van de ondergrond aan het energievraagstuk bevestigd. In haar actieplan Aardwarmte roept het kabinet de decentrale overheden op een structuurvisie te ontwikkelen voor de ondergrond. Ze verwijst daarbij nadrukkelijk naar de structuurvisie van de provincie Drenthe. Het kabinet heeft recent het initiatief genomen voor een nationale structuurvisie voor de ondergrond, waarin het vooral aan de slag gaat met de diepere ondergrond en thema's van nationaal belang, zoals delfstoffenwinning, drinkwater, nationale (vaar)wegen, aardwarmte, CO2-opslag, aardgasopslag en de opslag van kernafval.

Naast nut en noodzaak voor de stad zelf, zoals in de vorige paragraaf verwoord, geeft ook het landelijk beleid dus alle reden om een visie op de ondergrond te ontwikkelen. De visie draagt bij aan de invulling en afstemming van de volgende beleidsstukken van het College die kaderstellend zijn voor de visie op de ondergrond:

- Structuurvisie Stad op Scherp (2007).
- Beleidskader duurzaamstestad.groningen.nl (2007).
- Jaarprogramma duurzaamste stad 2010.
- Erfgoedverordening: hoe omgaan met bovengronds+archeologie.
- Collegeprogramma 2010-2014 Groningen progressief met energie, stad voor iedereen.
- Masterplan Groningen Energieneutraal (2010).

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft de resultaten weer van de verkenning naar verbindingen met

Bijlage - Stad Verdiept

Denk diep 13

ontwikkelingen bovengronds. In hoofdstuk 3 wordt de onderlinge samenhang tussen deze individuele verbindingen benoemd en is aangegeven waar in Groningen deze gerealiseerd kunnen worden. In hoofdstuk 4 wordt tot slot het beoogde vervolgtraject geschetst.

2

Groningen in 3D: verbindende thema's



Bijlage - Stad Verdiept

15



Bijlage - Stad Verdiept

16 Groningen in 3D: verbindende thema's

2.1 Wisselwerking

De zoektocht naar verbindingen die een duidelijke wisselwerking hebben tussen boven- en ondergrond, van belang voor het toekomstige woon- en leefklimaat en de centrumpositie, heeft een uiteenlopend palet aan ideeën opgeleverd. De verbindingen zijn in drie hoofdthema's onderverdeeld: Bodemenergie, Ruimte en Water¹ (zie figuur 2.1).

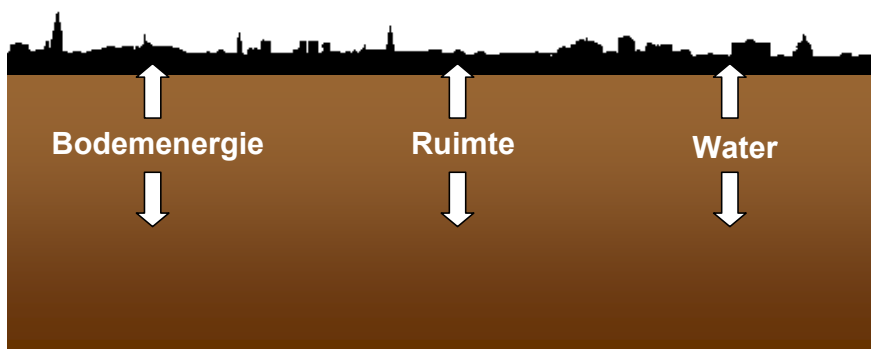
Figuur 2.1 illustreert tevens de zoektocht en de onbekendheid met de ondergrond. In de figuur herkennen we de bovengrondse inrichting van Groningen, maar weten we eigenlijk niet zo goed wat er zich onder het maaiveld bevindt en hoe we dat kunnen inzetten voor wat er zich bovengronds afspeelt.

In de volgende paragrafen zijn deze thema's beschreven, waarbij ieder thema verder is uitgewerkt naar verschillende subthema's. Van de subthema's zijn informatiepagina's opgesteld die ingaan op visie, beleid, kansen en (voorkeurs) gebieden in de stad. Een overzicht van de thema's en subthema's is weergegeven in tabel 2.1.

Voor alle aangegeven kansen, voorgestelde maatregelen en nieuw beleid geldt dat urgentie, fasering en (financiële) haalbaarheid zal worden uitgewerkt in de vervolgfase die zich richt op uitwerking van de drie thema's bodemenergie, ruimte en water.

¹ Met een verbinding wordt hier de onderlinge afstemming en relatie van een ruimtelijke activiteit tussen RO bovengronds en RO ondergronds bedoeld. Uitgangspunten hierbij zijn de duurzame versterking van elkaars kwaliteiten enerzijds met behoud van bescherming van de bodem anderzijds.

Figuur 2.1 Verbindende thema's



Bijlage - Stad Verdiept

Groningen in 3D: verbindende thema's 17

Thema

Subthema

A: Bodemenergie (paragraaf 2.2)

- A1 Aardwarmte (geothermie)
- A2 Warmte/koude opslag (WKO):
Open systemen
- A3 Warmte/koude opslag (WKO):
Gesloten systemen
- A4 Hoge temperatuur opslag:
buffering restwarmte of koude

B: Ruimte (paragraaf 2.3)

- B1 Meervoudig ruimtegebruik en
ondergronds bouwen
- B2 Ondergronds transport en opslag,
kabels en leidingen
- B3 Verborgene stad
- B4 Hergebruik bouwstoffen

C: Water (paragraaf 2.4)

- C1 Grondwater en wonen
- C2 Grondwater verontreiniging
- C3 Natuurlijke waterbronnen

Tabel 2.1 Overzicht thema's en subthema's

2.2 Bodemenergie

Groningen streeft naar energieneutraliteit in 2035. Daarvoor is het Masterplan Groningen Energieneutraal opgesteld. Bodemenergie zal volgens dit Masterplan een aanzienlijke bijdrage aan de doelstelling moeten leveren. In het project 'Warmtevisie' wordt daaraan uitvoering gegeven. In de voorliggende visie 'Stad Verdiept' worden, mede op grond van de kwaliteiten van de ondergrond, beleidsuggesties gedaan en kansen benoemd, voor verdere uitwerking in (of te betrekken bij) het project 'Warmtevisie'.

Navolgend zijn informatiepagina's opgenomen voor de vier, voor de gemeente Groningen, belangrijkste vormen van bodemenergie: aardwarmte (geothermie), open en gesloten systemen voor warmte/koude opslag (WKO) en de buffering van restwarmte.

De informatiepagina's maken duidelijk dat er behoefte is aan uitwerking en regie. Het gaat om vier beoogde kansrijke vervolgetrajecten:

- Een warmtevisie waarin de behoefte en potentie van de verschillende technieken voor Groningen wordt onderzocht, inclusief de onderlinge samenhang. In de visie wordt ook onderzocht of de gemeente zelf overgaat tot het exploiteren van bodemenergie, wat de wet- en regelgeving voorschrijft en wat nationale of Europese subsidiemogelijkheden zijn.
- Ontwikkeling van ruimtelijk beleid en een melding- en registratiesysteem en de opzet van een stimuleringsprogramma voor bodemenergie. Het stimuleringsprogramma wordt voorafgegaan door een gericht onderzoek in delen van de stad naar het benutten van de potenties van bodemenergie. Verder wordt, indien noodzakelijk, bodembeschermend beleid ontwikkeld. Toekomstig beleid voor bodemenergie wordt afgestemd met de provincie.

Bijlage - Stad Verdiept

18 Groningen in 3D: verbindende thema's

- De haalbaarheid van een warmtenet waar de verschillende technieken van bodemenergie gezamenlijk gebruik van maken en de (ondergrondse) verbinding tussen vraag en aanbod van energie koppelen. Ruimtelijke reserveringen in de ondergrond voor de aanleg van een warmteleiding.
- Inventarisatie van bestaande (vooral gesloten WKO-)installaties, zover deze nog niet bij de gemeenten bekend zijn, ten behoeve van uitwerking van het WKO-beleid.

2.2.1 Bodemenergie: Aardwarmte (geothermie)

Visie

Groningen ligt uniek ten opzichte van aardwarmte: de aardwarmte bevindt zich op relatief geringe diepte en er is sprake van goed watervoerende lagen. Het grootste voordeel is de directe aanwezigheid van een groot afzetgebied, namelijk een stad met veel woningen en bedrijven. Vrijwel nergens in Nederland wordt een zo gunstige combinatie aangetroffen. Het westen van de stad is het meest geschikt voor aardwarmte vanwege de aanwezigheid van een hogere temperatuur op geringere diepte. De oostzijde is minder geschikt omdat daar aardgasvelden aanwezig zijn en de warmte dieper zit.

Aardwarmte heeft de potentie om een substantiële bijdrage te leveren aan energieneutraal Groningen in 2035. Het is niet ondenkbaar dat de stad op wat langere termijn aan de winning van aardwarmte kan verdienen, bijvoorbeeld door de exploitatie van aardwarmte zelf ter hand te nemen dan wel door concessies aan marktpartijen te verstrekken.

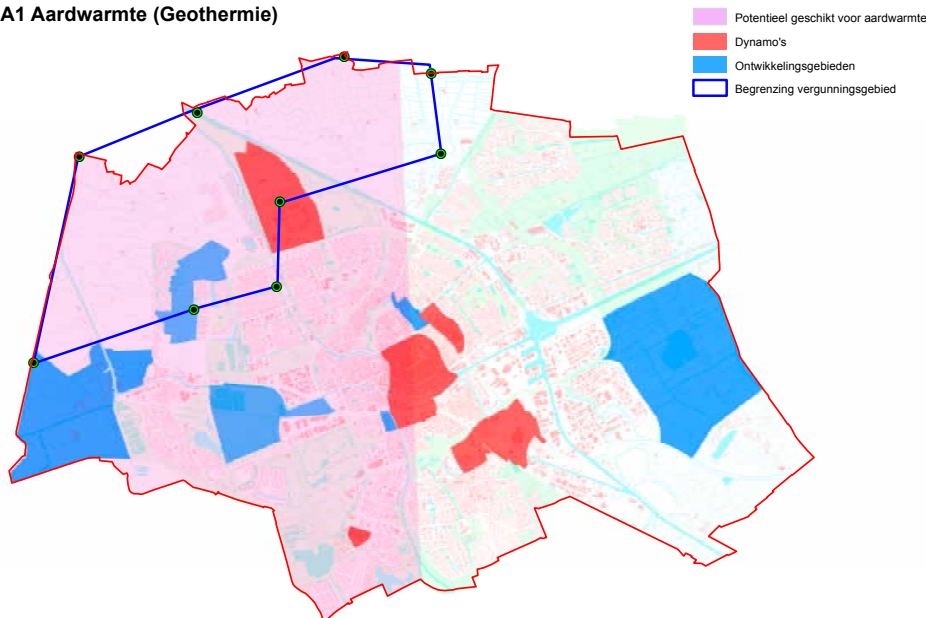
Beleid

Het is belangrijk om de bovengrondse warmtevraag op de ondergrondse bron (warmte

Algemene informatie

Aardwarmte (geo = aarde; thermie = warmte) is warmte die van nature aanwezig is in de ondergrond, afkomstig van het binnenste van de aarde. De temperatuur in de Nederlandse ondergrond stijgt gemiddeld elke kilometer dieper met circa 30 graden Celsius. Op een diepte van 2 km is de temperatuur dus ongeveer 60 – 70 graden Celsius. Deze warmte kan op verschillende manieren worden benut. De meest geschikte methode is om het warme water van een bepaalde diepte op te pompen, de warmte hieruit te onttrekken, en het water vervolgens weer terug te pompen in de diepe ondergrond. Wanneer de temperaturen voldoende hoog is kan er zelfs stroom uit aardwarmte worden gewonnen. Dit gebeurt al in IJsland en de Verenigde Staten, waar de omstandigheden hiervoor zeer gunstig zijn en de aardwarmte letterlijk uit de grond spuit (in de vorm van geisers). In Nederland staat deze vorm van energieopwekking nog in de kinderschoenen. Recent zijn de eerste (proef)boringen gezet, waaronder bij een tuinder in Bleiswijk en in een nieuwe wijk van Den Haag.

A1 Aardwarmte (Geothermie)



aanbod) af te stemmen. Daarom wordt gewerkt aan een integrale warmtevisie met daarin keuzes en hoofdlijnen voor beleidsuitwerking. Kiezen voor aardwarmte betekent kiezen voor een andere wijze van warmtedistributie en dus veranderingen in de inrichting van de stad. Gebieden die de komende jaren worden ontwikkeld of heringericht zijn bijzonder interessant: de stad heeft haar handen vrij om de warmtedistributie naar gelieve in te richten. Voor de bestaande delen van de stad vraagt de distributie van aardwarmte om ruimtelijke ingrepen.

Kansen

Voor inzicht in de potentie van aardwarmte is verdiepingsonderzoek gewenst, als onderdeel van de integrale warmtevisie. Dit betekent:

- Ontwikkeling van een integrale warmtevisie met daarin onderzoek naar de behoefte aan aardwarmte (als aanvulling op de huidige warmtebronnen, dan wel vervanging van) in de stad Groningen en eventueel haar ommelanden. In dit onderzoek wordt ook de samenhang met WKO en restwarmte onderzocht.
- Verkenning van de kansen om ondergrondse tracés voor het transport van aardwarmte/

infranet door de stad te koppelen aan bestaande warmteleidingen. Daarbij kan ook de ruimtereservering en de haalbaarheid van een ringleiding (als uitvloeisel op het vorige punt), gekoppeld aan bestaande leidingen en de aanleg van de trambaan, aan de orde komen.

- Locatieonderzoek naar de potenties van aardwarmte (voorkeursgebieden) en mogelijk stimulering van onderzoek naar de haalbaarheid en realisatie van geothermische installaties, in relatie tot daarop afgestemde bovengrondse planontwikkeling (warmtevragende functies).
- Verkennen hoe gebruik te maken van de garantieregeling van het ministerie van EL&I.
- Overzicht wet -en regelgeving en mogelijke rechtsvormen, zoals eigen exploitatie of een nutsbedrijf voor aardwarmte.
- Bij gebleken potentie, een aanzet voor een 'werkprogramma aardwarmte'.

Voorkeursgebieden

Mogelijke onderzoeksgebieden zijn met name gebieden in het westen van de stad waar nieuwbouw en herinrichtingen zijn gepland, zoals inbreidingsgebieden, Suikeruniegebied, Bedrijventerrein Westpoort, Reitdiep, De Held 2 en Zernike.

Bijlage - Stad Verdiept

20 Groningen in 3D: verbindende thema's

2.2.2 Bodemenergie: Warmte/ Koude Opslag (WKO) - open systemen

Visie

Het aantal installaties van open WKO-systemen is de afgelopen jaren sterk toegenomen. De verwachting is dat de groei doorzet en deze systemen min of meer standaard worden meegenomen als overweging bij het ontwerp van bouwprojecten. Het is een efficiënte methode om duurzame warmte en koude te onttrekken aan de bodem, waarmee veel energie kan worden bespaard. Onder normale omstandigheden (zoals een geschikte ondergrond en goed renderende installaties) is de investering binnen enkele jaren terugverdiend.

De toepassing van bodemenergiesystemen speelt een belangrijke rol in het halen van de duurzame energiedoelstellingen zoals die zijn vastgelegd in het Masterplan Groningen Energieneutraal in 2035.

Een voordelig bijeffect van open WKO-systemen is dat het bijdraagt aan de versnelde afbraak van verontreinigingen in het grondwater. In Utrecht en Eindhoven worden in projecten ervaringen opgedaan, die voor Groningen interessante perspectieven bieden op het sneller en goedkoper schoonmaken van grondwaterverontreinigingen.

De groei van het aantal systemen heeft ook een keerzijde. Afsluitende bodemlagen, die het zoute grondwater van diepe bodemlagen scheidt van het zoete grondwater in ondiepere lagen, worden doorboord. Dat vraagt zorgvuldigheid bij de aanleg van de installaties. Door het toenemend aantal systemen wordt het drukker in de ondergrond, waardoor er ondergrondse concurrentie op de beschikbare ruimte ontstaat. Zowel tussen WKO-systemen onderling (interferentie) als met andere ondergrondse

Algemene informatie

Bij warmte-koudeopslag (WKO) wordt energie opgeslagen in het 2e watervoerende pakket (50-200 m diep). Een open WKO-installatie pompt in de zomer koud water op om de koude te benutten voor de koeling van de bovengrondse gebouwen. In de gebouwen warmt het water op en wordt het water via een tweede bron teruggebracht in de bodem. In de winter keert het systeem om en wordt het bewaarde warme water opgepompt om het gebouw te verwarmen. Het hierdoor afgekoelde water wordt vervolgens weer in de koude bron teruggepompt. Hierdoor ontstaat een warme en een koude bel (buffer).

functies. Tenslotte verdient de kwaliteit van het grondwater aandacht: temperatuurveranderingen hebben invloed op ondergrondse ecosystemen en het rondpompen van water kan ertoe leiden dat verontreinigingen versneld worden verspreid.

Tot voor kort was er geen aandacht voor bovenstaande punten: wie het eerst komt, het eerst maalt. Met de groei van het aantal installaties ontstaat de behoefte om de plaatsing te reguleren. Niet alleen vanuit het oogpunt van bodembescherming en risicobeheersing, maar ook om te voorkomen dat de interferentie tussen systemen leidt tot een vermindering van het rendement van afzonderlijke systemen. De regulering kan bestaan uit twee onderdelen:

- Systemen worden met de invoering van een AMvB Bodemenergie vergunningplichtig (provincie is bevoegd gezag).
- De gemeente kan de ondergrond nadrukkelijker bestemmen om strategische bodemfuncties voor WKO of aardwarmte voor de toekomst veilig te stellen.

Beleid

De gemeente kan enkele opties betrekken in haar warmtevisie om zodoende een stimuleringsbeleid en een ruimtelijk beleid te ontwikkelen voor WKO-systemen, voor maximaal rendement en voor bescherming van de grondwaterkwaliteit. Dit kan betekenen dat restricties voor open danwel gesloten systemen (zie paragraaf 2.2.3) in bepaalde gebieden in de stad gaan gelden en terughoudend wordt omgegaan met uitzonderingen hierop. In het centrum van Groningen kan de voorkeur gegeven worden aan een gesloten systeem, omdat hierdoor minder risico's kunnen optreden. Indien toch vanwege de omvang en capaciteit een open systeem is vereist, geniet open WKO in de vorm van grote robuuste systemen die door meerdere gebruikers worden benut en onderhouden de voorkeur. Uit oogpunt van efficiëntie dient in west Groningen

zorgvuldig overwogen te worden of zowel gesloten als open WKO gewenst is, omdat daar de bodem geschikt is voor aardwarmte, als alternatief voor WKO. Een haalbaarheidsstudie kan worden uitgevoerd om hier meer duidelijkheid in te verschaffen. Nauwkeurige afstemming tussen warmtevraag en type warmteaanbod met behulp van bodemenergie is hier een uitdaging.

Een verkenning van de kansen voor stimulerend beleid heeft betrekking op het bevorderen van de groei van het aantal installaties, bij voorkeur in de vorm van grote robuuste systemen die door meerdere gebruikers worden benut en onderhouden. Interessant in dit verband zijn de gebieden waar dit combinaties oplevert, zoals in gebieden met grondwaterverontreiniging of gebieden met een grote bovengrondse warmtebehoefte. In het stimuleringsbeleid zal aandacht moeten worden besteed aan de bodemomstandigheden die mede de voorkeur voor een open en een gesloten systeem bepalen. Bepaalde (bodem)omstandigheden, bijvoorbeeld in kwelgebieden of in het drukke centrum, brengen nu eenmaal meer risico's met zich mee, waardoor in deze gebieden de voorkeur kan uitgaan naar gesloten systemen omdat zij minder invloed op de omgeving hebben en dus de bodem beter wordt beschermd.

Het ontwikkelen van ruimtelijk beleid voor bodemenergie wordt aanbevolen voor gebieden waar de ondergrond intensief wordt gebuikt (binnenstad en de overige dynamo's). Een mogelijkheid voor deze gebieden is het ontwerpen van Masterplannen, zoals bedoeld in de AMvB Bodemenergie, waarin deelgebieden worden bestemd voor toekomstige installaties (zie navolgend kader).

Bijlage - Stad Verdiept

22 Groningen in 3D: verbindende thema's

Bodemenergie Masterplannen

De dynamo's zijn de dragers van de economische ontwikkeling in de stad Groningen. Om het vestigingsklimaat te versterken wordt gestreefd naar een duurzame uitstraling van de dynamo's. Er wordt onder meer ingezet op duurzame energievoorzieningen. Een lage energierekening verlaagt de vestigingsdrempel en heeft een positieve uitstraling. WKO-installaties spelen een cruciale rol in deze energievoorziening. Omdat sprake is van intensieve bedrijvigheid in de dynamo's kunnen WKO-installaties elkaar in de weg gaan zitten. Daarom kunnen voor de dynamo's mogelijk Bodemenergie-

Masterplannen worden gemaakt.

Aandachtspunten hierbij:

- Raadsbesluit aanwijzing interferentiegebieden.
- Financierings- en beheerconstructie.
- Afstemming verkaveling op wko-potentie.
- Vergunningsplicht of meldingsplicht.
- Schakeling tussen wko's/warmtenet/geothermie (afstemmen warmtevraag).
- Onderscheid open en gesloten systemen.
- Mogelijkheid sanering vervuiling.
- Vaststelling Masterplan door de provincie Groningen (door vaststelling van een Masterplan door de provincie verkrijgt de gemeente ook regie over open systemen).

Kansen

Als onderdeel van de integrale warmtevisie wordt aanbevolen om een verkenning uit te voeren naar de potentie en behoefte aan open WKO-systemen in de toekomst. Waar en hoeveel installaties zijn nodig? Wat is het maximum dat de ondergrond van de stad Groningen aankan?

Ten behoeve van het ruimtelijke beleid is het wenselijk voor de gemeente om de mogelijkheden te verkennen criteria te ontwikkelen op basis waarvan de ondergrond van de stad Groningen kan worden ingedeeld naar de bovengenoemde indeling. Voor de gebieden met een mogelijke behoefte aan een Masterplan kan hierbij een vooronderzoek worden ingesteld.

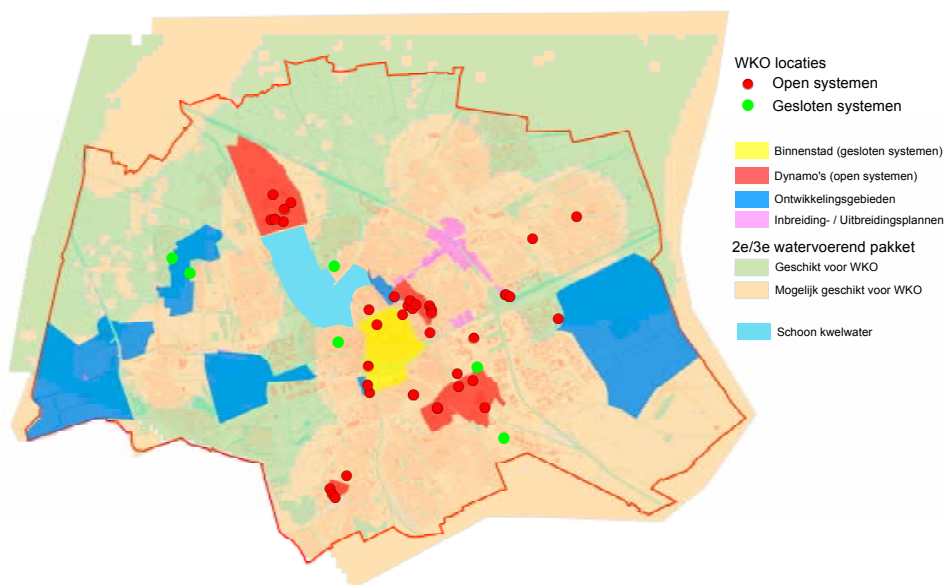
Voor de bodembeschermende onderdelen van het WKO-beleid wordt gebruik gemaakt van lopende studies in het kader van nationaal beleid en pilots elders in Nederland. Daarbij wordt vooral gedacht aan de wijze van doorboren van waterscheidende lagen (invloed op o.a. kwelgebieden en effecten op de waterhuishouding), het beoordelen van interferenties tussen verschillende systemen, de mogelijkheden om combinaties te zoeken met het schoonmaken van verontreinigd grondwater (in relatie tot de bodemsaneringsopgave) en de effecten op het ondergrondse ecosysteem. Ook een technische toets van het systeem zelf en het functioneren ervan is belangrijk. Waar nodig kunnen de resultaten van deze studies en pilots worden gebruikt voor het opzetten van aanvullend WKO-beleid. Als voorwaarde voor de WKO-vergunning kan de watertoets worden uitgevoerd.

Voor gemeentelijke regie over open systemen is samenwerking met de provincie Groningen noodzakelijk. Daarmee wordt de samenhang in provinciaal en gemeentelijk beleid bevorderd. Samenwerking betreft onder meer hoe de uitwisseling van meldingen van nieuwe

Bijlage - Stad Verdiept

Groningen in 3D: verbindende thema's 23

A2 Warmte/koude opslag (WKO): open- en gesloten systemen



installaties kan worden vormgegeven en worden afgestemd op het vergunningenbeleid op grond van het Masterplan.

Voorkeurgebieden

Voor haar stimuleringsbeleid kan de gemeente een aantal voorkeurgebieden verkennen waarvan wordt verondersteld dat open WKO-systemen een meerwaarde kunnen hebben. Deze gebieden betreffen o.a. enkele dynamo's en ontwikkelingsgebieden als het Suikeruniegebied, Reitdiep, Westpoort, De Held 2, toekomstige inbreidingsplannen en het NELF-terrein.

2.2.3 Bodemenergie: Warmte/ Koude Opslag (WKO) - gesloten systemen

Visie

De visie ten aanzien van gesloten systemen is vergelijkbaar met die voor open systemen. Ook gesloten WKO systemen leggen een ruimteclaim op de ondergrond. De mogelijkheden voor het toepassen van andere gebruiksfuncties kunnen daardoor beïnvloed worden. Verder moet rekening gehouden worden met thermische effecten, en mogelijke interferentie met andere (open of gesloten) WKO systemen. Er bestaat een risico op lekkage van de vloeistof (in de meeste gevallen is dit glycol) in de warmtewisselaar. Er zijn alternatieven voor glycol, zoals biologisch afbreekbare glycol of gewoon water. Deze alternatieven kunnen het vermogen en de rendabiliteit van het systeem echter verminderen.

Beleid

De voor- en nadelen van deze systemen leidt tot de behoefte aan stimuleringsbeleid en ruimtelijk beleid. Gesloten systemen genieten in beginsel de voorkeur, omdat hier minder risico's voor de omgeving kunnen optreden. Afstemming met het beleid voor open systemen is gewenst. Daarbij is er één belangrijk onderscheid: de gemeente is voor gesloten systemen het bevoegde gezag volgens de AMvB Bodemenergie.

Kansen

Een registratie- en meldingsstelsel van gesloten systemen ontbreekt waardoor hier geen zicht op is. De gemeente kan inventariseren of de bestaande gesloten systemen in de stad Groningen middels een melding- en registratiesysteem geregistreerd kunnen worden. Daarnaast kan invulling worden gegeven aan de regievorm en de afstemming met andere bodemenergie technieken als WKO en aardwarmte. Dit wordt nader uitgewerkt in de integrale warmtevisie.

Algemene informatie

Gesloten WKO systemen werken door middel van bodem warmtewisselaars (BWW). Er zijn verschillende soorten BWW, zoals horizontale, verticale en zogenaamde warmtekorven. Een BWW is in feite een in de bodem geplaatste buis of een stelsel van buizen waarin een vloeistof wordt rondgepompt, waardoor de in de aarde opgeslagen energie kan worden onttrokken en gebruikt voor verwarming van bijvoorbeeld één of meerdere woningen. Omgekeerd kan een warmtewisselaar ook koelen.

Gesloten systemen worden vooral toegepast voor woningen, en in toenemende mate ook bij de utiliteit. Horizontale systemen liggen circa 2 meter onder maaiveld, terwijl verticale systemen gewoonlijk op circa 40 meter diepte liggen. In sommige gevallen kan deze diepte zelfs oplopen tot meer dan 100 meter.

Voorkeurgebieden

In principe komen alle nieuwbouw- of renovatieprojecten waarbij warmtevoorzieningen worden geïnstalleerd voor een haalbaarheids-onderzoek in aanmerking. In kwelgebieden dient extra aandacht aan de robuustheid en betrouwbaarheid van het systeem gegeven te worden, omdat lekkage in deze gebieden een groter gevolg kan hebben.

2.2.4 Bodemenergie: Hoge temperatuur opslag - buffering van restwarmte of koude

Visie

Restwarmte komt vooral vrij op bedrijfsterreinen. Een bekend voorbeeld binnen de stad Groningen is de restwarmtebenutting van het UMCG. Restwarmte wordt of elders in de stad gebruikt of via ondergrondse buffering bewaard voor toekomstige doeleinden. Beide stellen eisen aan de afstemming tussen vraag en aanbod en aan een transport- en distributiesysteem. De aanleg van een dergelijk systeem is een kostbare aangelegenheid, waar bovendien risico's mee gepaard gaan (bijvoorbeeld of de leveringszekerheid gegarandeerd kan worden). Aansluiten op bestaande warmtenetten, of gebruik maken van bestaande infrastructuur (bijvoorbeeld een warmteleiding door bestaande riolering) kan de kosteneffectiviteit verbeteren. Voorzichtigheid is geboden in kwelgebieden.

Beleid

De gemeente benut restwarmte voor nu of in de toekomst (Masterplan Groningen Energieneutraal). Het project 'warmtevisie' onderzoekt in dit verband de haalbaarheid van een transport- en distributiesysteem, bij voorkeur gebruik makend van bestaande infrastructuur.

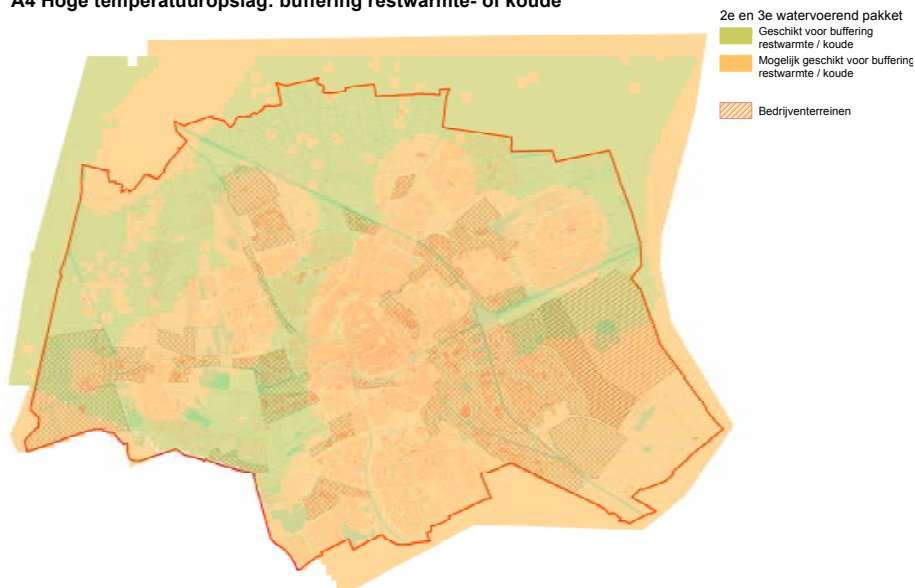
Algemene informatie

De ondergrond vormt een natuurlijk 'opslagvat' voor warmte en/of koude. Dit wordt geïllustreerd door de succesvolle toepassing van WKO systemen in de stad. Waar WKO energie opslaat voor de relatief korte termijn, daar is ook de mogelijkheid om energie voor een langere periode te bufferen door de warmte of koude te injecteren in een watervoerend pakket. Deze opgeslagen energie kan worden benut wanneer er vraag naar is. Het is eigenlijk een soort warmte of koude accu. De warmte of koude die wordt opgeslagen is in de praktijk meestal restwarmte. In plaats van het opgewarmde water te lozen wordt dit in de grond opgeslagen, en vervolgens in de winter gebruikt om een gebouw mee te verwarmen. Koel- en vriesbedrijven op industrieterreinen of supermarkten in de woonomgeving komen in aanmerking als leverancier van deze restwarmte. Omdat de warmte of koude eerst wordt opgeslagen, alvorens het wordt benut, spreken we hier van indirecte restwarmte/koude benutting.

Bijlage - Stad Verdiept

26

A4 Hoge temperatuuropslag: buffering restwarmte- of koude



Kansen

Het onderzoek naar de mogelijke toepassing van restwarmte is onderdeel van de beoogde warmtevisie. Te betrekken onderzoeksvragen:

- Waar komt restwarmte in de stad Groningen vrij (warmte producenten en schatting van de hoeveelheden) en is dat toepasbaar voor andere doeleinden, direct dan wel in de toekomst?
- Waar is behoefte aan restwarmte, nu en in de toekomst?
- Is een transport- en distributiesysteem voor restwarmte, mogelijk als onderdeel van een warmtenet, rendabel? Welke factoren bepalen deze rendabiliteit?
- Binnen de stad Groningen loopt daarnaast een pilot, om warmte terug te winnen uit de bestaande infrastructuur (riolering).

Voorkeurgebieden

- Industrierterreinen en dynamo's.

2.3 Ruimte

De druk op de bebouwde ruimte neemt toe, zeker in de binnenstad. Vanwege toenemend bovengronds ruimtegebrek wordt ondergronds bouwen een steeds aantrekkelijker alternatief voor het duurzaam versterken van de kwaliteit

van de leefomgeving. Realisatie van de opgaven en doelstellingen uit de structuurvisie 'Stad op scherp' (de binnenstad als motor voor de economie) vormen hiervoor de katalysator. Onder het maaiveld ligt een ruimte die deels nog onbenut is en voor nieuwe functies een interessant alternatief kan zijn. De wisselwerking tussen boven- en ondergrond is van belang, evenzo de mogelijkheden en kwetsbaarheden van de ondergrond zelf. Verduurzaming van het ruimtegebruik kan alleen als deze twee elementen zorgvuldig worden gewogen, bij voorkeur in toekomstige (drie dimensionale) ruimtelijke plannen van de stad.

Het benutten van de ondergrondse ruimte vraagt om een aantal verkenningen. In de volgende paragrafen wordt hierop nader ingegaan.

- Onderzoek naar de haalbaarheid van het ontwikkelen van ruimtelijk beleid waarin ondergrondse ruimte wordt gereserveerd voor toekomstige ontwikkelingen. In deze visie zijn de eerste mogelijke ondergrondse ruimteclaims beschreven. Op termijn kunnen deze worden deze vastgelegd in 3D-bestemmingsplannen zodat ondergrondse ruimte strategisch wordt beschermd en gereserveerd. In ruimtelijke plannen zou dan een paragraaf 'ondergrond' opgenomen kunnen worden.

- Onderzoek naar de mogelijkheden tot uitwerking van ondergronds vastgoedbeleid, inclusief de heffing van precario.
- Onderzoek om enkele specifieke functies onder het maaiveld te brengen, zodat bovengronds meer ruimte ontstaat voor andere functies.
- In het ruimtelijk beleid koppelingen maken met het bestaande beleid voor de omgang met vrijkomende materialen en (archeologische) waarden in de ondergrond. In projecten wordt vroegtijdig onderzocht hoe wordt omgegaan met bodemschatten en waar vrijkomende grond en andere materialen elders in de stad nuttig kunnen worden toegepast.
- Onderzoek in gebieden en op locaties naar de mogelijkheid om boven of onder de stad gebruik te maken van de ruimte. In toekomstige bouwplannen worden deze opties afgewogen. Dit onderzoek heeft betrekking op zowel infrastructuur als gebouwen.

2.3.1 Ruimte: Ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik

Visie

De gemeente streeft een intense en compacte stad na. Voorgesteld wordt het thema ondergronds bouwen structureel bij dit streven te betrekken. Ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik biedt mogelijkheden om de druk op de ruimte ter plaatse van intensief benutte gebieden weg te nemen. Daardoor ontstaat meer ruimte voor functies die de leefbaarheid in de stad bevorderen, zoals groenvoorzieningen of een plein. Of de mogelijkheid om extra functies in het gebied te creëren. Het is een nieuwe mogelijkheid om met name de binnenstad duurzaam te versterken en potentiële uitbreidingsruimte te gaan benutten. Bij de te ontwikkelen nieuwe integrale visie voor de binnenstad kan daartoe het thema ondergronds bouwen zo hoog mogelijk op de agenda worden geplaatst.

Algemene informatie

Ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik is het combineren (stapelen) van functies in een gebied om zo de spaarzame beschikbare ruimte optimaal te benutten ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving. Naar beneden graven en bouwen naar boven. De kunst van ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik is de verschillende functies zo te combineren, dat ze elkaar niet in de weg zitten, maar elkaar juist versterken.

Het op meerdere manieren stapelen van functies brengt soms complexe vraagstukken met zich mee. Deze hebben niet alleen betrekking op de ruimtelijke invulling, maar ook op veiligheids- en omgevingsaspecten. Goede afstemming met alle disciplines, boven en onder het maaiveld, in een vroegtijdig stadium is noodzakelijk en werkt bevorderlijk.

Bijlage - Stad Verdiept

28 Groningen in 3D: verbindende thema's

Ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik hoeft niet altijd nog meer gebouwen of stenen constructies te betekenen. Steeds meer worden in Nederland de daken van gebouwen gebruikt voor tuin, landbouw en glastuinbouw.

Beleid

Ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik kan als reële optie nadrukkelijker worden meegenomen bij de inrichting van ontwikkelingsgebieden en ter plaatse van intensief benutte gebieden zoals de binnenstad. Daarbij kan zowel de boven- als de onderkant van de stad worden meegenomen. Belangrijk hierbij is de bodem niet uit te putten of onherstelbaar te verstoren, maar te streven naar duurzame oplossingen waarbij de bescherming van de ondergrond gewaarborgd blijft.

Kansen

Om ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik ten volle te kunnen benutten zijn er verschillende mogelijkheden. Deze kansen kunnen in een vervolgfase nader worden uitgewerkt:

- Mogelijkheid tot het realiseren van aanvullende, nieuwe functies ondergronds, zoals verblijfruimten die geen daglicht nodig hebben, bijvoorbeeld een sporthal, theater, casino of bioscoop. Het betreft een speurtocht naar nieuwe ondergrondse functies die bijdragen aan de versterking van de kwaliteit en leefomgeving van de binnenstad. Ook ondergrondse uitbreiding van bestaande woningen biedt kansen.
- De haalbaarheid en noodzaak voor het verplaatsen van de meer 'traditionele' functies als fietsenstallingen, transformatiehuisjes, parkeergarages, etc. naar de ondergrond, in navolging op de afvalcontainers. Enkele specifieke functies worden dan onder het maaiveld gebracht, zodat bovengronds meer

ruimte ontstaat voor andere, kwalitatief hoogwaardiger functies.

- De haalbaarheid en noodzaak van mogelijkheden als het overkappen van wegen en andere infrastructuur, zodat daarop andere functies zoals parken of moestuinen kunnen worden gerealiseerd.
- De bijdrage van daktuinen en -natuur aan stedelijke natuurdoelstellingen.

Voorkeurgebieden

De potentie van ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik verschilt per gebiedstype. Er kan in de vervolgfase worden gefocust op de volgende drie gebieden:

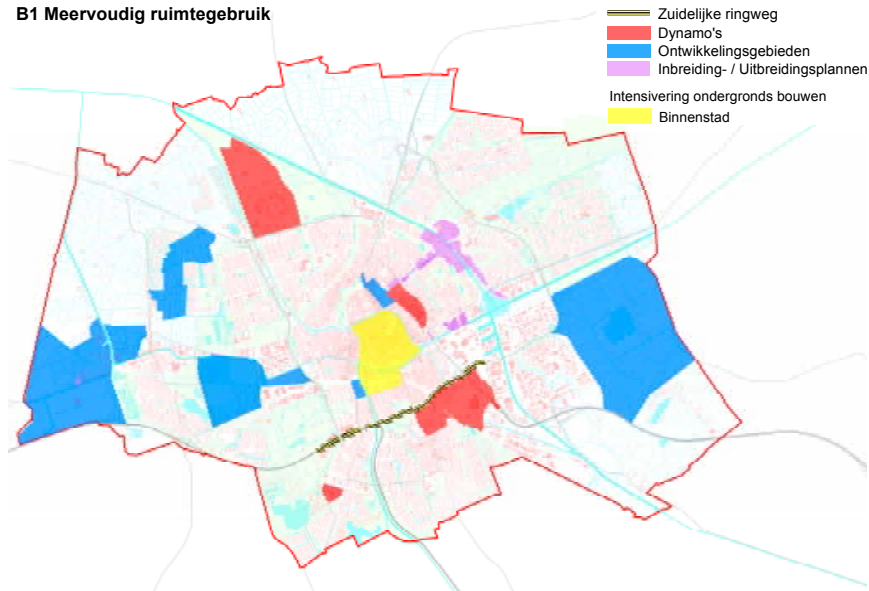
- Binnenstad en stationsgebied: in dit gebied kan worden verkend of de ondergrond potentie biedt voor uitbreidingsmogelijkheden, en zo ja, welke nieuwe functies daarvoor in aanmerking komen.
- Gebieden met een nieuwbouwoopgave (zoals genoemd in de structuurvisie): verkent kan worden of in toekomstige bouwprojecten gebruik kan worden gemaakt van ondergrondse bouw of infrastructuur. Bijvoorbeeld in het Suikeruniegebied of Europapark.
- Gehele stad Groningen: verkend kan worden of functies ondergronds kunnen ten behoeve van het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit bovengronds. Bijvoorbeeld Park/recreatie/voedselproductie op de zuidelijke (verdiepte of ondergrondse) ringweg.

Indien de verkenningen opleveren dat de ondergrond een interessante optie biedt, dan kan de haalbaarheid bij bouwplannen worden meegenomen. Bovendien kunnen strategische ondergrondse functies in dat geval vastgelegd worden in het bestemmingsplan.

Mogelijk ondergrondse functies: ondergronds park, opslagruimten, winkelcentra, theaters, concertzalen, musea, garages, hotels, film- en

Bijlage - Stad Verdiept

B1 Meervoudig ruimtegebruik



29

geluidsstudio's, kerken, bioscopen, sporthallen, fabrieken, bibliotheken, bolvormige ondergrondse ruimtes, ondergronds zwembad (voordelen: constante temperatuur, energiebesparing bij nieuwe functies). Ook een meer traditionele functie als een fietsenstalling onder de Vismarkt en/of Grote Markt behoort tot de kansen, in navolging op het Stationsplein.

2.3.2 Ruimte: Ondergronds transport en opslag, kabels en leidingen

Visie

Het opbreken van straten voor de aanleg van kabels en leidingen zorgt voor veel overlast en economische schade. Ondergrondse buizenstraten of tunnels voor kabels- en leidingen beperken niet alleen deze overlast maar kunnen ook een voorwaarde zijn voor verdere duurzame economische ontwikkeling.

Bundeling in ondergrondse buizenstraten/tunnels is een duurzaam alternatief, zeker bij de aanleg van nieuwe bovengrondse infrastructuur. Kabelmaatschappijen kunnen veel baat hebben bij tunnels: hun werkzaamheden voeren ze uit in de tunnel. De opmars van bodemenergie kan leiden tot de totstandkoming van nieuwe warmtenetten.

Algemene informatie

Bij verbetering of optimalisatie van ondergronds transport, kabels en leidingen wordt gedacht aan:

- Nieuwe aanleg (buizenstraten, kabels- en leidingengoten of tunnels).
- Bundelen van bestaande infrastructuur.
- Ondergrondse bevoorrading of afvoer van afval.
- Bestaande leidingen hergebruiken voor andere functies.
- Functies combineren/bundelen (bijvoorbeeld warmtenet in bestaand riool of gebruik maken van de infrastructuur van het grachtenstelsel).

De ondergrond is daarnaast uitstekend bruikbaar voor de opslag van stoffen.

Hierbij kan gedacht worden aan:

- Opslag van goederen.
- Tijdelijk bufferen van stoffen of water.
- Permanent opslaan van stoffen.
- Ondergrondse silo's.

Bijlage - Stad Verdiept

30 Groningen in 3D: verbindende thema's

Ondergronds transport is niet alleen voorbehouden aan vloeistoffen, stroom, telecom, etc. Het geldt ook voor de distributie van duurzame energie of warmte. En zelfs het ondergrondse transport van goederen is in principe mogelijk, zoals de bevoorrading van winkels of juist de afvoer van afval.

In het verlengde hiervan kunnen afval en goederen (tijdelijk) ondergronds worden opgeslagen in de bodem. Het magazijn van een winkel kan prima onder het maaiveld aanwezig zijn. Gezien de drukte in de ondergrond is er in de stad Groningen in principe geen ruimte voor de permanente ondergrondse opslag van bijvoorbeeld gas, kernafval, CO₂. Daarbij is de opslag van deze materialen ongewenst vanuit het perspectief van veel bovengrondse bebouwing en de aanwezigheid in het gebied van vele mensen.

Een belangrijke voorwaarde voor de haalbaarheid van ondergronds transport of opslag is de financiële constructie en afspraken tussen de publieke en private belanghebbenden in de stad.

Beleid

Ondergronds transport en opslag kan meer bijdragen aan versterking van de stedelijke economie en de verbetering van het leefklimaat. De wenselijkheid en haalbaarheid van ondergronds transport en opslag kan in een vervolgfase nader worden bekeken.

Kansen

In de vervolgfase is een onderzoek naar de mogelijkheden voor de realisatie van tunnels/buizenstraten in de stad gewenst. Het uitgangspunt daarbij is het versterken van de stedelijke economie en de reductie van overlast in intensieve gebieden. Deze tracés kunnen eventueel vastgelegd worden in ruimtelijke plannen. Bij een eventueel uit te werken vastgoedbeleid voor de ondergrond moet de mogelijkheid tot het heffen van

Voorbeeld: integrale leidingentunnel

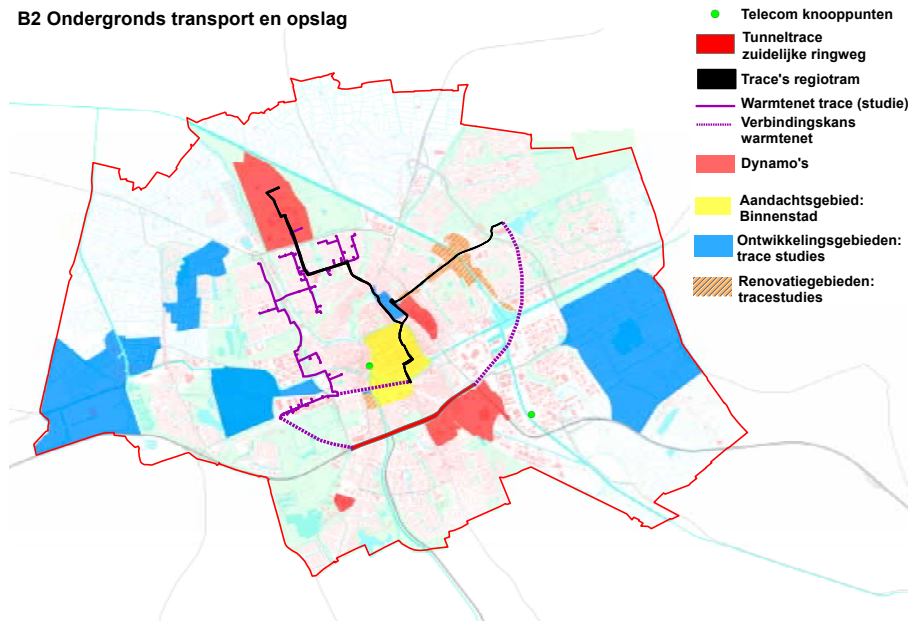
Onder de Mahlerstraat aan de Amsterdamse Zuidas is een Integrale Leidingen Tunnel (ILT) aangelegd. In de manshoge tunnel zijn een groot aantal leidingen gebundeld: gas, elektriciteit, riool, waterleiding, stadsverwarming en districtskoeling en telecom. De ILT is aangelegd over 500 meter lengte en op ongeveer 1,20 meter onder het maaiveld. De ondergrondse gang heeft een breedte van 6,50 meter.

Geen opgebroken straten en betere bescherming leidingen. De gemeente is eigenaar van de tunnel en behoudt ook het beheer erover. In overeenkomsten is de toegang tot de tunnel met netbeheerders vastgelegd. De tunnel vergde een 'aanzienlijke investering' van 8 miljoen euro, maar het betreft dan ook een voorziening voor 500.000 m² vloeroppervlak voor woon- en kantoorloft met verschillende andere voorzieningen, van gemiddeld 120 meter hoog. Bron ing.bureau Amsterdam.

Bijlage - Stad Verdiept

31

B2 Ondergronds transport en opslag



precario op kabels, leidingen of bijvoorbeeld WKO-installaties worden betrokken. De inkomsten kunnen mogelijk worden benut voor ontwikkeling van de ondergrondse infrastructuur.

Voorkeurgebieden

Onderzoeksgebieden zijn de binnenstad (bijvoorbeeld het tracé van de regiotram), de zuidelijke ringweg en nieuw te ontwikkelen locaties. Deze liggen het meest voor de hand om de overlast te beperken in de toekomst en voorwaarden voor economische groei te scheppen. Daarnaast wordt aangesloten bij bestaande beoogde ruimtelijke ontwikkelingen uit kostenbesparend perspectief.

Samen met energiebedrijven kan worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor een warmtenet ten noordwesten van de stad (Vinkhuizen, zie navolgende kaart) en een mogelijke ringleiding rondom het centrum van de stad, waarbij afstemming met de tracés van de zuidelijke ringweg en de regiotram voor de hand ligt. Ook kan contact worden gelegd met het UMCG, zij beschikken over restwarmte die gedistribueerd kan worden en hebben een centraal distributiesysteem voor de bevoorrading.

Bundeling van kabels/leidingen is ook een optie voor renovatiegebieden

(Grunobuurt, Van Starckenborghkanaal, Oosterhamrikkade, CiBoGa). Daartoe moet in de vervolgfase aansluiting worden gezocht met het Nieuw Lokaal Akkoord 2.0; de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Groningen en woningbouwcorporaties.

2.3.3 Ruimte: Verborgene stad

Visie

Verspreid over de stad liggen waardevolle archeologische en cultuurhistorische waarden verstopt in de bodem. Het zichtbaar maken van deze vondsten draagt bij aan de kwaliteit van beleving van de stad en het historisch bewustzijn ('pronkkast'). Deze objecten zijn echter schaars, er dient zorgvuldig mee omgesprongen te worden.

Beleid

De gemeente beschikt over recent archeologie beleid waarin wordt aangegeven hoe de stad hiermee omgaat (beleidsregel Archeologie Op Groninger Wijze, mei 2011). Het hoofddoel van het gemeentelijk beleid ten aanzien van monumenten en archeologie is: instandhouding en zorgvuldig beheer van cultuurhistorisch erfgoed, zowel boven als onder het maaiveld. Als afgeleide daarvan streeft de gemeente naar

Bijlage - Stad Verdiept

32 Groningen in 3D: verbindende thema's

Algemene informatie

De verborgen stad staat voor de aanwezigheid van bodemschatten in de ondergrond. Zoals archeologische waarden of andere waarden die iets vertellen over de historie van de stad.

Uit: Archeologie Op Groninger Wijze:

De archeologie in Groningen wordt over het algemeen door de burgers een warm hart toegedragen. Met name de 'eigenheid' van het stadse verleden wordt door velen als belangrijk ervaren. Archeologisch onderzoek raakt dan ook rechtstreeks de identiteit van de Stad. Men is in Groningen (terecht) trots op het verleden wat Groningers tot Stadgers heeft gemaakt en stad tot Stad. Deze belangstelling komt onder meer tot uiting door de grote toeloop bij opgravingen die in de stad plaatsvinden. Recent was dit weer te zien bij de opgravingen aan de Grote Markt Oostzijde.

Wij vinden het belangrijk om deze betrokkenheid van de burgers en trots van de burger op (het verleden van de stad) te continueren. Hiermee wordt tevens het draagvlak voor archeologische monumentenzorg in stand te houden. Wij vinden het daarom onontbeerlijk dat er tijd, geld en moeite gestopt wordt in voorlichting en het delen van archeologische kennis met het publiek. Het Groninger Forum zal daarbij een goed podium vormen om de archeologische kennis met de burgers, jong en oud van de stad te delen.

de integratie van cultuurhistorische waarden in de ruimtelijke ordening. Daarvoor zijn de meeste bekende archeologische waarden in kaart gebracht (zie navolgende kaart B3).

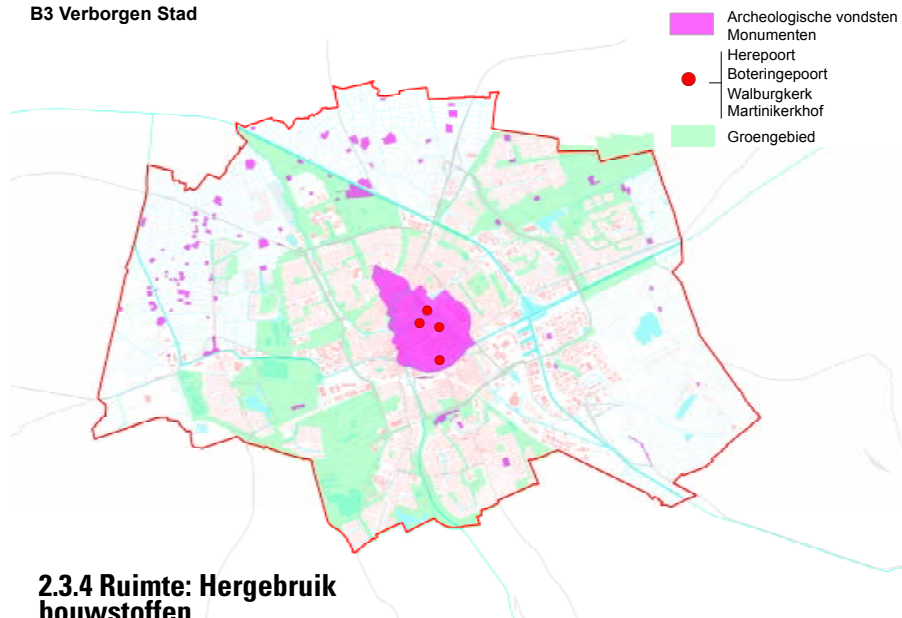
Kansen

Combinaties van bodemvondsten met groen, bij voorkeur in de binnenstad versterken de 'beleving'. Parkjes en overig groen kunnen in een vervolgfase worden geïnventariseerd op aanwezige ondergrondse schatten. Aanleg van groen (of sierbestrating o.i.d.) als omarming van een archeologische kwaliteit is een mogelijkheid. Geschikte archeologische monumenten zijn echter schaars en moeilijk te beheren. Alternatieve methoden om deze onder de aandacht te brengen kunnen digitale markeringen zijn, met behulp van GPS of smartphone.

Voorkeurgebieden

Drie monumenten zijn al op uiteenlopende wijze zichtbaar gemaakt: de Herepoort, Walbrugkerk en Boteringepoort. In de vervolgfase van het thema ruimte kan worden onderzocht of de fundamenten van de Sint Walburgkerk (kapel) zichtbaar kunnen worden gemaakt.

B3 Verborgen Stad



2.3.4 Ruimte: Hergebruik bouwstoffen

Visie

Hergebruik van vrijkomende grond en andere secundaire bouwstoffen voor andere functies draagt bij aan een duurzame leefomgeving, spaart primaire grondstoffen en transportbewegingen over lange afstand en levert bovendien economisch voordeel op. Grond is een nuttig materiaal dat in een omgeving waarvan de bodem daalt, geen afvalstof maar een zeer nuttig materiaal is.

De gedachte achter ‘cradle to cradle’² is ook voor grond en andere secundaire bouwstoffen van toepassing. Daarbij is het wel zaak om in een vroegtijdig stadium in een project afspraken te maken over hergebruik van het materiaal. (Tijdelijke) opslag van het materiaal maakt het hergebruik onnodig duur.

Beleid

De ambitie van de gemeente Groningen is om milieuhygiënisch verantwoord en kostenefficiënt hergebruik van grond en baggerspecie mogelijk te maken. In projecten wordt gestreefd naar een gesloten grondbalans. Waar grond overblijft, kan dit elders in de stad worden toegepast. De gemeente beschikt hiertoe over een eigen grondbank. Innovatietechnieken voor het toepassen van grond en baggerspecie worden zoveel mogelijk gestimuleerd.

Algemene informatie

Bij activiteiten in de stad komt grond vrij. Dit kan worden afgevoerd, verwerkt of worden gestort. Deze grond is echter ook een zeer duurzaam alternatief voor de toepassing van primaire grondstoffen. Vrijkomende grond kan worden toegepast voor de ophoging van gebieden, in geluidswallen of voor aanvullingen. Bewerking tot bakstenen is ook mogelijk, als het gaat om kleigrond. Grond die in de stad vrijkomt bevat verontreinigingen, puinstukjes, glas etc. Bij de verwerking van de grond zal daar rekening mee worden gehouden. In een Nota Bodembeheer heeft de gemeente de spelregels daartoe beschreven.

Andere bouwstoffen zijn ook bruikbaar. Puin van oude gebouwen kunnen ter plekke worden gebruikt voor de fundering van nieuwe wegen. Bestaande infra, bijvoorbeeld een riolering, kan ook voor andere doeleinden worden gebruikt dan voor de afvoer van water.

² De centrale gedachte van de ‘cradle to cradle’ (wieg tot wieg) filosofie, is dat alle gebruikte materialen na hun leven in het ene product, nuttig kunnen worden ingezet in een ander product.

Bijlage - Stad Verdiept

34 Groningen in 3D: verbindende thema's

Kansen

Naast hergebruik van grond kan in de vervolgfase worden onderzocht of hergebruik van andere materialen die zich in de grond bevinden mogelijk is. Daarnaast kan worden nagegaan of buiten gebruik geraakte functies opnieuw op een andere wijze benut kunnen worden (bijvoorbeeld oude persleidingen voor de aanleg van een warmtenet).

2.4 Water

De stad Groningen is onlosmakelijk verbonden met water(beheer) en daarmee samenhangend natuur(beheer). Denk alleen al aan het idyllische plaatje van de Noorderhaven (onder), de vijvers in Stadspark en Noorderplantsoen en het ecologisch beheer van de openbare ruimte door een kudde schapen, die een belangrijke bijdrage leveren aan de beleving van de stad.

Iedereen onderkent het belang van blauwe en groene netwerken in de stad en de afhankelijkheid van de kwaliteit en kwantiteit van grond- en oppervlaktewater. Het water biedt kansen en brengt risico's mee. Het grondwater dreigt zout te worden (verzilt) en boven het maaiveld uit te komen in laaggelegen gebieden in de stad.

In de navolgende factsheets staan de fraaie en minder fraaie kanten van het waterbeheer in Groningen. De gemeente streeft naar één plan voor duurzaam waterbeheer, dat gaat over grond- en oppervlaktewater, over kwaliteit en kwantiteit.

2.4.1 Water: Grondwater en wonen

Visie

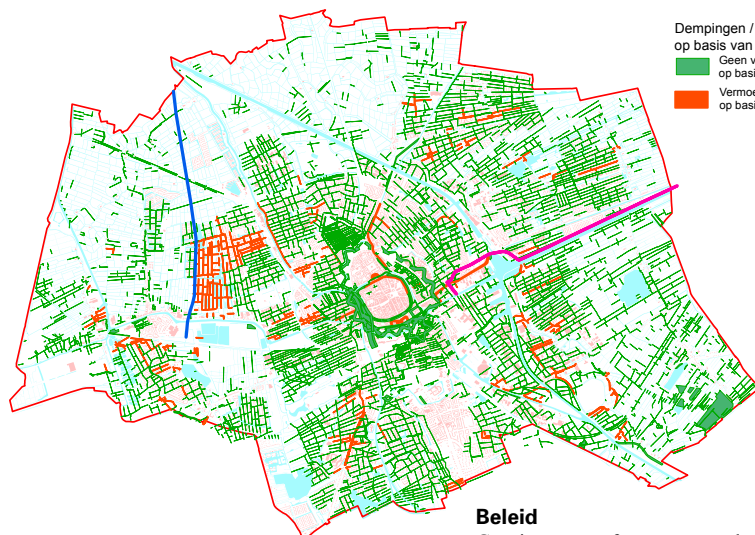
De bodem daalt in delen van de stad. Deze

Algemene informatie

De bodem van de stad daalt. Deze daling zal voor een deel samenvallen met wateroverlastgebieden. In de stad Groningen zijn al diverse probleemgebieden gesignaleerd. Een voorbeeld is de Gorechtkade, waar het waterpeil te hoog is voor kades. De bodemdaling kent diverse oorzaken: de aardgaswinning, het kunstmatig hoog houden van het grondwaterpeil in een polder ten behoeve van de landbouw of simpelweg omdat gebouwd is in een laag gelegen gebied waar het water naar toe stroomt in natte tijden.

Bijlage - Stad Verdiept

B4 Hergebruik



35

daling zal voor een deel samenvallen met wateroverlastgebieden, mede omdat in natte tijden het water uitzakt naar de lager gelegen delen van de stad. In de stad Groningen zijn al diverse probleemgebieden gesignaleerd. Naast de Gorechtkade hebben de wijken Corpus den Hoorn en De Held, en in mindere mate Selwerd, Paddepoel en Vinkhuizen, ook last van een hoge grondwaterstand.

Op grond van trends voor de toekomst wordt het in Groningen al met al dus een steeds groter probleem om droge voeten te houden. Het Waterschap past daarom oppervlaktewaterpeilen aan. De mogelijkheden hiervoor zijn echter beperkt en kostbaar. Daarnaast lopen de meningen uiteen over het gewenste grondwaterpeil door verschillende (soms conflicterende) belangen.

De stad Groningen heeft behoefte aan duurzaam stedelijk waterbeheer met aandacht voor oppervlakte- en grondwater. Een vorm van waterbeheer waarin nadrukkelijker wordt ingespeeld op de natuurlijke omstandigheden in de bodem, waar bij de ruimtelijke bestemming rekening wordt gehouden met waterbeheer en minder snel gebruik wordt gemaakt van technische ingrepen.

Beleid

Groningen streeft naar een zo duurzaam mogelijk stedelijk watersysteem. Bij ontwikkelingsgebieden wordt een watertoets uitgevoerd waarbij met alle facetten rondom duurzaam waterbeheer rekening wordt gehouden. 'Natte laaggelegen gebieden' krijgen extra aandacht.

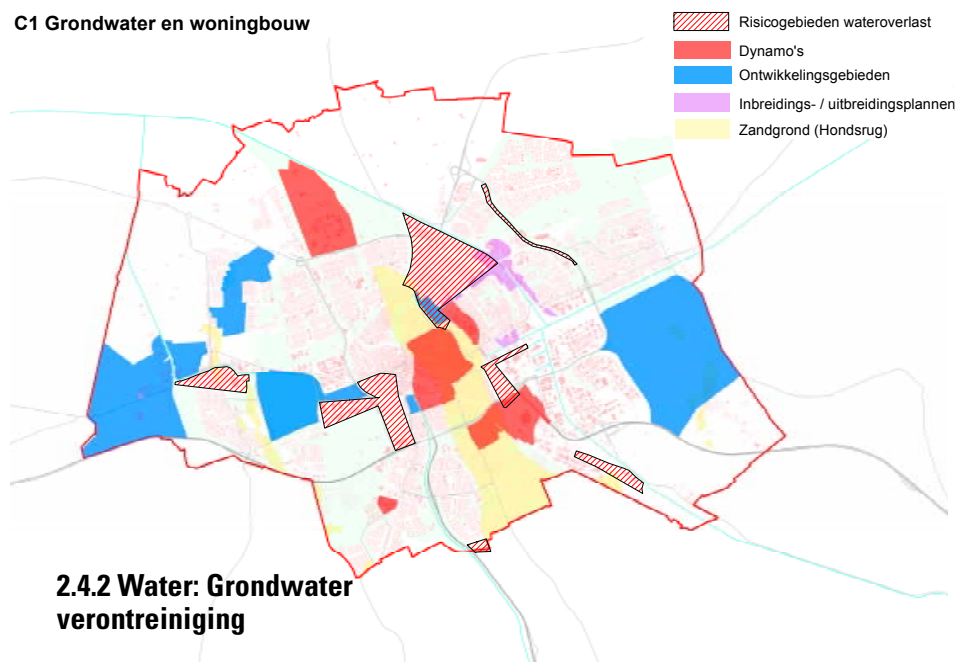
Kansen

Bij de uitwerking in de vervolgfase van het thema Water kunnen de volgende kansen worden betrokken:

- Algemeen: de gemeente verkent de problemen met wateroverlast in de stad en zoekt naar creatieve oplossingen in relatie tot bodemdaling en de beoogde ontwikkeling.
- Waterbergingsgebieden/buffers.
- Gewenste maaiveldhoogte bij nieuwbouw.
- Afkoppelen hemelwater van riool en hergebruik van dit water.
- Infiltreren hemelwater, toepassen Wadi's.
- Richtlijnen voor bestrating versus open terrein waardoor minder hemelwater in het riool terecht komt.
- Drasgrond en stadlandbouw.
- Kruipruimteloos bouwen.
- Waterberging onder wegen en verhardingen (koppeling met meervoudig ruimtegebruik).
- Ontwikkelen waterpleinen.
- Creëren drainagemiddelen bij renovatie riool (oude riolen hebben vaak een drainfunctie).

Bijlage - Stad Verdiept

C1 Grondwater en woningbouw



2.4.2 Water: Grondwater verontreiniging

Visie

In de bodem van de stad bevinden zich grond- en grondwaterverontreiniging, erfenissen uit een tijd waarin we minder zorgvuldig met de bodem omgingen dan tegenwoordig. De gemeente ziet het als haar taak om, samen met burgers en bedrijfsleven, de problemen aan te pakken. Bij voorkeur door bodemsanering te verbinden aan ruimtelijke plannen. Hiermee dragen we bij aan een belangrijke doelstelling uit de Structuurvisie Stad op Scherp, namelijk het verbeteren van het woon- en leefklimaat en een veilige leefomgeving.

Beleid

Spoedlocaties waar mogelijk sprake is van een risico voor mens of milieu worden aangepakt. Dit is vigerend landelijk beleid. Hierbij hoort ook, voor zover noodzakelijk, de aanpak van overige ernstige verontreinigingen bij ontwikkelingen, bijvoorbeeld woningbouw. De gemeente Groningen ziet hier op toe als bevoegd gezag, en neemt zelf initiatieven. Een nieuwe ontwikkeling is het 'gebiedsgericht grondwaterbeheer', waarbij meerdere verontreinigingen ineens worden aangepakt. Dit biedt mogelijk aanvullende kansen in Groningen voor het gemeentelijk saneringsbeleid. Deze kansen kunnen in een vervolgfase nader worden bestudeerd.

Algemene informatie

Verontreiniging in de grond en het grondwater wordt verspreid over de stad aangetroffen. Grondwaterstromen kunnen deze bronnen van verontreiniging verplaatsen of verspreiden. Door deze stromen in kaart te brengen kunnen gericht maatregelen worden getroffen ter voorkoming van die verspreiding. Bovendien kan dan bij ondergrondse bouw rekening worden gehouden met deze stromen, vanwege hun effect op stroomveranderingen en mogelijk verplaatsing van verontreiniging. Ook kunnen (onvoorziene en/of verontreinigde) grondwaterstromen de kosten van (ondergrondse) bouw sterk nadelig beïnvloeden.

Kansen

De gemeente heeft een rol in het opruimen van verontreinigingen in relatie tot bovengrondse ontwikkelingen. Hierbij wordt ook geadviseerd over de ruimtelijke inrichting bovengronds in relatie tot de aanwezige verontreinigingen ondergronds. Bij de ontwikkeling van het stationsgebied bijvoorbeeld dienen enkele aanwezige verontreinigingen in grond- en grondwater te worden aangepakt. Bij de toekomstige inrichting kan hier niet alleen rekening mee worden gehouden, maar ook op worden geanticipeerd door deze te benutten/ mee te nemen bij het ontwerpen van de beoogde inrichting. Dit is ook gedaan bij het CiBoGa-terrein, waar de ondergrondse parkeergarage de aanwezige verontreiniging van de voormalige gasfabriek isoleert.

Dit vormt dan ook een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van het thema Water.

2.4.3 Water: Natuurlijke waterbronnen

Visie

Of de aarde nu wel of niet opwarmt en daarmee de behoefte aan meer koelte in de stad, de kwaliteit van het woon- en leefmilieu is gediend met meer groen en water. Water draagt bij aan de kwaliteit van beleving van de stad. Daarnaast draagt schoon en stromend water bij aan de ecologie van de stad en wordt verzilting tegengegaan. Afvoer van dit hemelwater via het riool is feitelijk het afvoeren van nuttig materiaal voor droge tijden, en vormt een onnodige belasting van het rioolstelsel en de zuivering.

De stad heeft meer dan genoeg (ondergronds) water voor handen. Er is sprake van een kwelsituatie, dus het grondwater komt van onderaf naar de stad toe gestroomd. Daarnaast is er een ruim neerslagoverschot van 800 liter/m²/

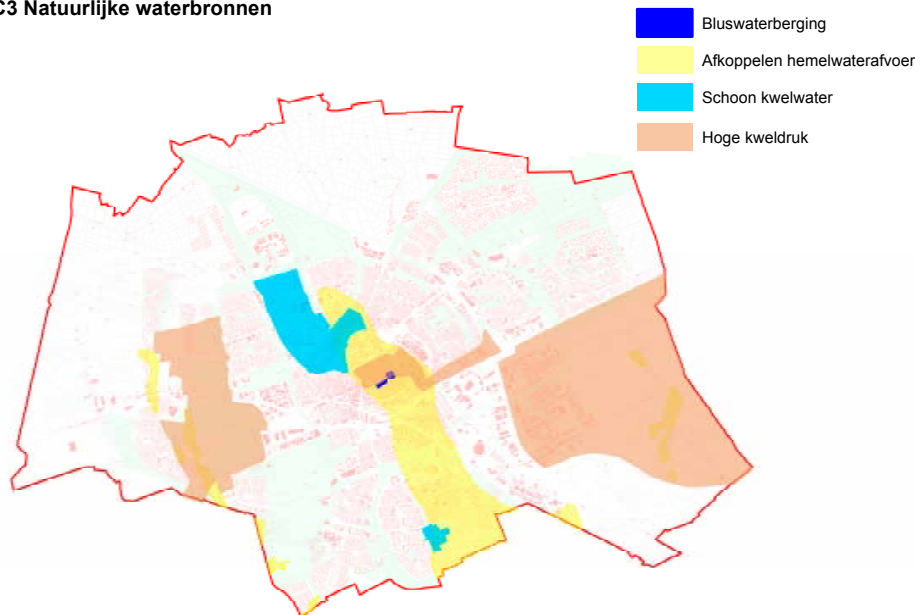
Algemene informatie

Slechts één procent van al het water op de wereld is zoet. Aan het produceren van drinkwater uit het zoete water gaat een duur en energievretend proces vooraf. Drinkwater is dus een schaars goed, het is dan ook zeker zaak om daar zuinig mee om te gaan. Zowel de vraag naar, als de prijs van het water stijgt snel. Zestig procent van het drinkwater gaat naar de kranen in woningen. Twintig procent naar de industrie en de rest gaat vooral naar de land- en tuinbouw, ziekenhuizen, scholen, kantoren en zwembaden. In en om het huis gebruiken we per persoon per dag maar liefst 123,8 liter water. Slechts een klein deel hiervan wordt feitelijk gebruikt als drinkwater. Hierdoor is voor een aantal typen watergebruik het gebruik van (veelal gratis) natuurlijke waterbronnen voor de hand liggend.

Bijlage - Stad Verdiept

38 Groningen in 3D: verbindende thema's

C3 Natuurlijke waterbronnen



jaar. Toch is er in droge tijden meer behoefte aan water ontstaan.

Het is de kunst om water in natte tijden te bergen voor drogere perioden, het duurzaam te benutten en zichtbaar te maken, en tegelijkertijd de overlast die het water veroorzaakt tegen te gaan. Ondergrondse functies worden in dit geval juist bovengronds zichtbaar gemaakt.

Beleid

Duurzaam stedelijk waterbeheer kan (nog) beter gebruik maken van de kracht van het natuurlijke systeem en meer worden geïntegreerd in ruimtelijke planvorming. Als dit onverhoopt niet haalbaar is, kunnen technische oplossingen in tweede instantie (zoals wegpompen van water) worden toegepast.

Kansen & voorkeurgebieden

In de vervolgfase kan de gemeente de mogelijkheden verkennen om water beter te benutten en de overlast van water terug te brengen. Opties hiertoe zijn:

- In de gebieden Oranjewijk, Helpermaar, Paddepoel en De Held) kwelt het grondwater op als gevolg van een opwaartse grondwaterdruk. Voor dit water kan een nuttige toepassing worden gezocht, bijvoorbeeld voor groenvoorzieningen of als koelwater.
- Stimulering van het opvangen en gebruiken van regenwater. Mogelijke onderdelen van het programma zijn de aanleg van watergoten in de stad, promotie van de plaatsing van regentonnen, grijs water voor doorspoelen toilet en besproeien tuin, gebruik in autowasstraten of andere vormen van bedrijvigheid.
- Gebruik hemelwater als bluswater.
- Afkoppelen hemelwaterafvoer bij hogere zandgronden aan de zuidkant van de stad, Het water infiltreren in de bodem of afvoeren naar het oppervlaktewater.
- Vergroten waterberging door terugdringing van afdekking van de bodem (ondergrondse berging) of op groene daken/vegetatiedaken.
- Herontwikkeling van ouder stadswater.
- Piccardthofplas. Studie naar de mogelijkheid van benutting koude.

Bijlage - Stad Verdiept

Groningen in 3D: verbindende thema's 39

Terug van weggeweest ... de stadsbeek!

Bewoners in een stad ontdekten een paar jaar geleden iets bijzonders: er stroomde kraakhelder water in het riool onder hun straat. Het bleek om een eeuwenoude beek te gaan, die bij de aanleg van de wijk in de dertiger jaren van de negentiende eeuw onder de grond is gestopt. Zonde dat niemand daar iets van ziet, dachten de bewoners. Zij hebben de beek weer boven de grond gehaald! Het gaat om een heel klein beekje, dat nu door zo'n 16 voortuinen stroomt.

3

Kansen



De stad Groningen is gebouwd op de uitloper van de Hondsrug. De stad heeft zich vervolgens om economische redenen uitgebreid naar de lager gelegen veen- en kleigronden daarom heen. Zand biedt meer mogelijkheden voor bijvoorbeeld (ondergronds) bouwen. Klei- en veengronden hebben weer andere eigenschappen die geschikt zijn voor bijvoorbeeld het vasthouden van water. Van oudsher was er al een wisselwerking tussen boven- en ondergrond. Deze is de laatste decennia echter verwaterd.

Bijlage - Stad Verdiept

42 Kansen

3.1 De veranderende stad

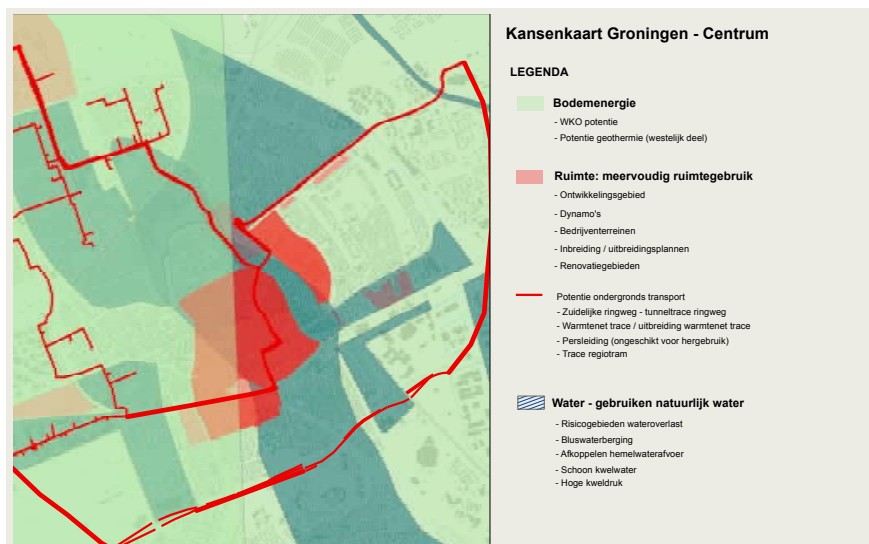
Een stad als Groningen is voortdurend in verandering en ontwikkeling. In een aantal voorgenoemde plannen worden kansen versterkt door het meenemen van doordachte verbindingen tussen boven- en ondergrond. De thema's van hoofdstuk 2 laten de mogelijkheden zien, maar de toepassing daarvan in praktijksituaties maakt dat tastbaarder.

In dit hoofdstuk zijn voorbeelden van kansen in de stad opgenomen die ontstaan als in een vroeg stadium de verweving van bovengrondse en ondergrondse potenties én kwetsbaarheden worden bestudeerd en waar mogelijk meegenomen. Het zijn geen futuristische vergezichten, maar reële en concrete opties die bijdragen aan zaken die Groningen belangrijk vindt, zoals de verbetering van de leefomgeving, de verduurzaming van de stad en het streven naar energieneutraliteit van de stad.

In Groningen komen enkele plekken naar voren die bij uitstek geschikt zijn voor meerdere individuele verbindingen, in relatie tot het huidige gebruik, de beoogde ontwikkeling én door de fysieke bodemrandvoorwaarden. Deze 'hotspots' krijgen extra aandacht, juist omdat de realisatie van meerdere verbindingen tegelijkertijd mogelijk is. Hiermee wordt een sterke bijdrage geleverd aan de beleidsdoelstelling Groningen Energieneutraal 2035. Ook wordt overigens duidelijk dat bepaalde locaties om dezelfde bodemrandvoorwaarden niet of minder geschikt zijn. Dit gegeven maakt ook de noodzaak tot reserveren en bestemmen inzichtelijk.

3.2 Groningen Centrum

In het centrum van Groningen liggen de kansen met name bij meervoudig ruimtegebruik en ondergronds bouwen, bodemenergie, buizenstraten/tunnels, archeologie en water.



Kansenkaart voor het centrum van Groningen.

In deze paragraaf zijn twee aansprekende ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen waarbij deze kansen uiteengezet worden.

RegioTram Groningen

In Groningen wordt een tramnet aangelegd in en rond de stad. Hiermee zal de tram na meer dan 60 jaar in de stad terugkeren.

Het herinvoeren van de tram in Groningen past in het breder kader van het openbaarvervoersplan Kolibri van de Regio Groningen - Assen. De trambaan biedt een aantal potenties:

Kabels- en leidingenstraten/tunnels

De aanleg van de trambaan vraagt naast ruimtebeslag afstemming over en bundeling van kabels en leidingen. Veel bestaande ondergrondse infrastructuur zal verlegd moeten worden. Bundeling en inrichting in de vorm van kabelgoten of buizenstraten voorkomt onnodige ingrepen in de toekomst. De straat hoeft dan minder vaak 'op de schop'. Hiervoor zijn duidelijke keuzes en afspraken nodig. Indien dit nog een stapje verder wordt gebracht is het denkbaar om invulling aan ondergronds transport, distributie en bevoorrading van detailhandel en horeca te geven. Ook warmtenetten voor de distributie van WKO- warmte komen hiervoor in aanmerking. In het vervolgtraject zal de haalbaarheid verder onderzocht worden.

Het Groninger Forum

Nederland kent voor nieuwbouw al een gedegen normering wat betreft duurzaamheid. De wens in Groningen is om voor het Forum nog een stap verder te gaan. De initiatiefnemers hebben nu al de verbinding gelegd tussen de boven- en de ondergrond, onder meer door het gebruiken van bodemenergie en ondergronds bouwen. Hiermee werkt het Groninger Forum nadrukkelijk aan haar uitstraling en aan haar bijdrage aan duurzaamheid. Toch zijn er kansen om nog enkele stappen verder te maken. Stappen waarbij op een grotere schaal wordt geprofiteerd. Enkele

zijn navolgend toegelicht.

Deze mogelijkheden kunnen in een vervolgtraject verder bestudeerd worden op haalbaarheid en kosten.

Overdimensionering bodemenergiesysteem Voor het Forum wordt een WKO systeem aangelegd. Door het aanleggen van een groter WKO systeem dan enkel voor de energiebehoefte van het Forum, kan middels warmtenetten veel meer warmte en koude benut worden. Levering aan derden in de directe omgeving (bijvoorbeeld provinciehuis, detailhandel en horeca) levert een belangrijke bijdrage aan de energiedoelstellingen van Groningen en genereert extra inkomsten.

Hergebruik vrijkomende grond

In de uitvoeringspraktijk wordt vaak twee keer betaald voor grond. De eerste keer betaal je voor de afvoer van grond die vrijkomt bij het bouwproces. De tweede keer betaal je voor grond die nodig is voor ophoging of het opvullen van gaten. Koppeling van vraag en aanbod van grond kan veel geld en transportbewegingen besparen. Het Forum gaat behoorlijk de diepte in en daarbij komt veel grond vrij. Nu al wordt nagedacht waar in de gemeente een behoefte aan grond voor bijvoorbeeld ophoging van een terrein of een geluidswal zal ontstaan. Hiervoor hoeft dan geen dure grond te worden aangekocht en levert dit tegelijkertijd een besparing van afvoer- en eventuele stortkosten op van de grond die bij het Forum vrijkomt.

Ondergronds bouwen en ondergrondse opslag De ruimte onder een gebouw biedt kansen voor het gebouw zelf maar ook voor de directe omgeving. Denk aan ondergronds transport, opslag en distributie, bevoorrading detailhandel en horeca, in combinatie met warmtenetten en kabels/leidingenstraten. Wellicht kan voor het Forum ook een combinatie gezocht worden met de energievoorzieningen/nutsvoorzieningen,

Bijlage - Stad Verdiept

44 Kansen

ook voor de regiortrambaan. Onder de Grote markt kan een reservoir worden gebruikt voor de opvang van hemelwater dat bijvoorbeeld benut kan worden als bluswater voor de brandweer. Er zijn nog veel meer functies te bedenken (zie ook de factsheets ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik en ondergrondse opslag en transport, met voorbeelden van mogelijke functies, variërend van een ondergronds zwembad/wellnesscentrum (ideaal i.v.m. constante temperatuur) tot casino, concertzaal, museum, etc. etc.).

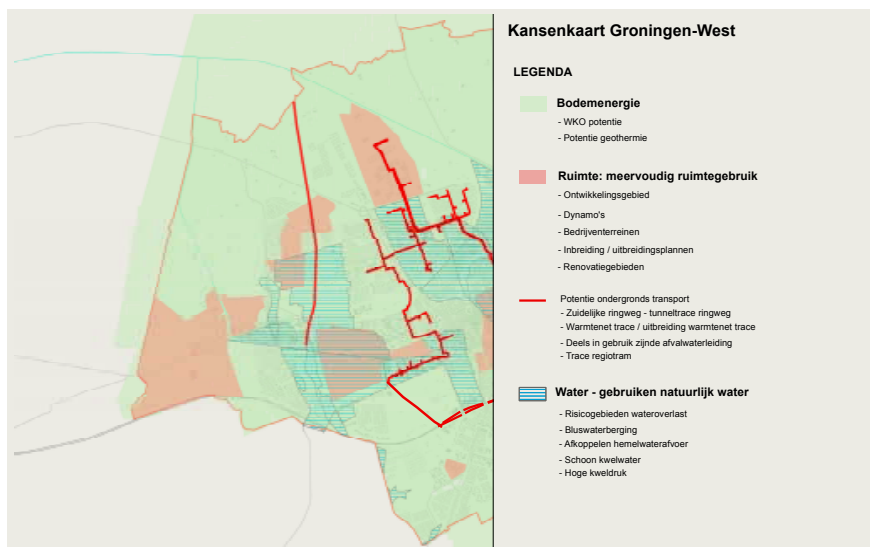
Educatie en bewustwording

Tot slot kunnen in relatie tot het educatief programma dat het Forum beoogt de bodemschatten zichtbaar worden gemaakt: archeologie, cultuurhistorische waarden, maar

ook de werking van de WKO installatie, meervoudig ruimtegebruik, etc. Eigenlijk alle verbindingen kunnen onder de aandacht worden gebracht!

3.3 Groningen West

In het westen van de stad Groningen liggen de kansen met name bij bodemenergie en warmtenetten, indien mogelijk gecombineerd met buizenstraten/tunnels en meervoudig ruimtegebruik. Afstemming tussen de warmtevraag bovengronds en de mogelijke systemen voor de levering (open of gesloten, aardwarmte) is essentieel. Daarnaast biedt (her) gebruik van water kansen om onder meer de wateroverlast te reduceren.



Kansenkaart voor het Groningen-West.

In deze paragraaf zijn enkele aansprekende ontwikkelingen opgenomen waarbij deze kansen uiteen gezet worden voor Groningen West.

Suikerunieterrein

De gemeente Groningen heeft het Suikerunie-terrein aangekocht om sturing te kunnen geven aan de stedelijke ontwikkeling. Het is een gebied van 125 hectare op een strategische plek in de stad. Voor de tijdelijke en definitieve ontwikkeling van dit terrein zijn al meerdere voorstellen geopperd. Naast ideeën voor het open terrein zijn plannen nodig voor de invulling van de grote fabriekshal die aan de slopershamer is ontkomen.

Voor de invulling van het terrein is in januari 2011 een startnotitie opgesteld: 'De Campagne'. Eind 2011 moeten de eerste plannen voor het tijdelijk gebruik gepresenteerd kunnen worden. Er dient ruimte te worden geboden aan innovatieve activiteiten en bestemmingen op het gebied van economie, recreatie en energie. Nadrukkelijk wordt gekeken naar duurzame energietoepassingen.

Kansen Groningen West

Ter plaatse van braakliggende terreinen die nog volledig ontwikkeld worden is relatief weinig bestaande ondergrondse infrastructuur aanwezig. De potenties van de ondergrond kunnen daardoor (mede) sturend zijn voor de bovengrondse inrichting. In dit licht zijn navolgende verbindingen kansrijk:

- Meervoudig ruimtegebruik en ondergronds bouwen.
- Bodemenergie (aardwarmte, WKO, warmtenetten).
- Energie uit het water van het naastgelegen kanaal.
- Kabels- en leidingenstraten- of tunnels. (Er ligt al een grote buisleiding die buiten gebruik is. Wellicht is hier iets mee te combineren).

- Water en bebouwing, natuurlijke waterbronnen.
- Hergebruik van grond of ander materiaal. Vrijkomende grond elders uit de Stad (bijvoorbeeld van het Forum) kan worden gebruikt voor het creëren van reliëf of voor geluidswallen.

Alle verbindingen die in hoofdstuk 2 zijn genoemd kunnen in het vervolgtraject onder de loep genomen worden en onderzocht op haalbaarheid. Er is zeker ook potentie voor de uitvoering van innovatieve duurzame experimenten!

De zes dynamo's

De ontwikkelingen van de zes dynamo's is in volle gang (binnenstad, UMCG Bodenterrein, stationsgebied, Europapark Kempkensberg, Martiniziekenhuis e.o., Zernike). In veel van deze trajecten spelen bodem en ondergrond een belangrijke rol en zijn of worden ook al enkele verbindingen als project gerealiseerd (bijvoorbeeld WKO, ondergronds bouwen). Er liggen echter zeker nog kansen voor meerdere verbindingen.

De zes dynamo's van Groningen

Binnenstad

UMCG Bodenterrein

Europapark Kempkensberg

Stationsgebied

Martiniziekenhuis e.o.

Zernike

Bijlage - Stad Verdiept

46 Kansen

Ook voor de zes dynamo's kunnen alle verbindingen die in hoofdstuk 2 zijn genoemd in het vervoltraject onder de loep genomen worden en onderzocht op haalbaarheid. Toch kan in het huidige stadium al een indruk verkregen worden van kansrijke of minder kansrijke verbindingen per dynamo. Onderstaande matrix illustreert dit.

Verbindingen		Dynamo's					
		Binnenstad	UMCG/Boden	Kempensberg/Europapark	Stationsgebied	Martini-ziekenhuis eo	Zernike
A: Energie							
A1	Aardwarmte	-	-	+	+	+	+
A2	WKO: Open systemen	+/-	+/-	+/-	+/-	++	++
A3	WKO: Gesloten systemen	+	+	++	++	++	++
A4	Hoge temperatuur opslag	-	++	++	+	++	++
B: Ruimte							
B1	Meervoudig ruimtegebruik en ondergronds bouwen	++	++	++	++	++	++
B2	Ondergronds transport	++	++	++	++	++	++
B3	Verborgene stad	++	-	-	-	-	-
B4	Hergebruik bouwstoffen	++	+/-	++	+/-	+/-	+
C: Water							
C1	Grondwater en woningbouw	+/-	-	+/-	-	+	++
C2	Grondwater en vervuiling	+	+/-	+/-	+	-	-
C3	Natuurlijke waterbronnen	+/-	+	+	+/-	++	++

3.4 Pleidooi

De ontwikkelingen in de ondergrond gaan steeds sneller. Het is goed denkbaar dat over 5 of 10 jaar de ondergrond ‘vol’ is. Sterker nog: het is nu al zoeken naar een geschikte plek om een boom te planten in de Groningse binnenstad zonder andere ondergrondse functies te raken of aan te tasten, laat staan nieuwe ondergrondse-infrastructuur aanleggen zonder tegen andere ondergrondse gebruiksfuncties aan te lopen.

De afgelopen jaren was het ‘wie het eerst komt, wie het eerst maalt’. De gemeente Groningen wil, net zoals voor de bovengrondse ordening, de regie nemen over de ondergrond nu het nog kan. Om eerder inzicht te krijgen in vermijdbare kosten en potenties vanuit de ondergrond, is het wenselijk om in een vroegtijdig stadium de wisselwerking tussen boven- en ondergrond te verkennen.

In dit rapport zijn verbindingen en voorbeelden genoemd die dat illustreren. Deze laten zien dat in grote projecten de gemeente en het bedrijfsleven samen kunnen optrekken om individuele en collectieve belangen te combineren. De ondergrond biedt daarin vele kansen. Houdt rekening met de potenties van de ondergrond bij de bovengrondse invulling en kijk verder dan je eigen project; naar de behoeften en potenties in de directe omgeving: het kan altijd duurzamer.

4

Werk in uitvoering



Deze visie is tot stand gekomen in een brede integrale projectgroep van experts die werkzaam zijn met de Groningse ondergrond, en begeleid door enkele prominenten vanuit de stedelijke ontwikkeling. Uit deze brede toetsing van het draagvlak blijkt dat een visie op de ondergrond nodig is voor een duurzame en leefbare toekomst van de stad. De visie is een aanvulling op de bestaande structuurvisie van de stad en verbindt diverse door de gemeenteraad goedgekeurde plannen.

Bijlage - Stad Verdiept

50 Werk in uitvoering

4.1 Op weg naar....

In een tweede fase kunnen de contouren van dit document verder worden uitgewerkt. Niet alleen door de gemeente zelf, maar samen met haar partners. In deze visie is een eerste verkenning naar mogelijke verbindingen gemaakt tussen boven- en ondergrond. Enkele lijken relatief eenvoudig realiseerbaar en in te passen in de beoogde ontwikkelingen in de stad. Andere lijken op het eerste gezicht moeilijker realiseerbaar. Een vertaal- en verdiepingsslag zijn gewenst om de individuele verbindingen te kunnen beoordelen en waarden op hun haalbaarheid. In de tweede fase wordt dit in een interactief proces opgepakt. Verbindingen kunnen elkaar beïnvloeden en/of versterken, of elkaar juist in de weg zitten: een integrale benadering en afstemming is nodig. De ruimtelijke inrichting van een stad is altijd een subtiel samenspel tussen publieke en private belangen en samenwerkingen. Dat geldt nadrukkelijk ook voor de ondergrond.

4.2 Verdiepingsslag

In de tweede fase van het project, na instemming door de raad, kan een verdiepingsslag plaats vinden van de drie thema's: bodemenergie, ruimte en water. In deze vervolgfase kunnen de urgentie, fasering en financiële haalbaarheid van de aangegeven kansen nader worden bepaald. Waar mogelijk worden activiteiten in de gemeentelijke organisatie ondergebracht, waar nodig zullen deze projectgericht worden opgepakt.

Bodemenergie

Voor het thema bodemenergie wordt een integrale bodemwarmtevisie opgesteld. Hierbij wordt nagegaan of bodemenergie rendabel is voor Groningen, welk type bodemenergie (WKO, aardwarmte, etc.) het meest geschikt is, gekoppeld aan de bovengrondse ontwikkelingen;

de warmtevraag bovengronds. Daarnaast wordt nagegaan of middels warmtenetten distributie van warmte mogelijk en rendabel is en worden enkele concrete businesscases uitgevoerd.

Ruimte

Meervoudig ruimtegebruik als reële optie meenemen bij de inrichting van ontwikkelingsgebieden en ter plaatse van intensief benutte gebieden, zoals de binnenstad. Daar streeft Groningen naar. In fase 2 kan een programma hiervoor een uitkomst zijn en kunnen mogelijk enkele pilotprojecten worden uitgevoerd waarbij zowel de boven- als de onderkant van de stad kan worden meegenomen. Hierbij kan worden nagegaan hoe reservering van ruimte ondergronds zowel operationeel als juridisch in een bestemmingsplan verankerd kan worden. Indien dit haalbaar blijkt kan vervolgens bij nieuwe bestemmingsplanprocedures deze methodiek worden gehanteerd.

Water

Groningen streeft naar (meer) duurzaam stedelijk waterbeheer. De gemeente kan hiertoe mogelijkheden verkennen om water beter te benutten en de overlast van water terug te brengen. Hierbij wordt bij voorkeur zoveel mogelijk gebruik gemaakt van het natuurlijke systeem. Ook voor dit thema kan een programma uitkomst bieden en kunnen mogelijk enkele concrete projecten gedefinieerd worden zoals het zoeken naar nuttige toepassingen van grondwater in gebieden met grondwateroverlast en gebruik van hemelwater.

4.3 Samenwerking

De gemeente Groningen kan in fase 2 bovenstaande verdiepingsslag voor de drie thema's uitvoeren. Hiertoe kan samenwerking worden gezocht met overheidspartners, bedrijfsleven en burgers. Idealiter bepalen we

Bijlage - Stad Verdiept

Werk in uitvoering 51

gezamenlijk welke behoefte er is aan kennis over de ondergrond en wordt onderzocht welke verbindingen kansrijk zijn voor de verdere ontwikkeling van gebieden in de stad. Bovendien kunnen de verbindingen getoetst worden op duurzaamheid, bijdrage aan energieneutraal 2035, haalbaarheid en kosten en doorlooptijd. Enkele reële verbindingen zullen naar verwachting boven komen drijven die kansrijk zijn en verdere concrete uitwerking vergen. De gemeente kan daarnaast met de wisselwerkingen experimenteren, samen met overheidspartners en het bedrijfsleven.

Bijlagen

- 1 > Referenties
- > Samenstelling trendsettersgroep
en projectgroep
- 2 Agenda, vervolgacties
- 3 Kaartmateriaal (figuren)

1

Referenties

- Stad op Scherp, Structuurvisie Groningen 2008-2020 (maart 2009)
- Groene Pepers, groenstructuurvisie (april 2009)
- Geef bodem de ruimte (april 2010), bodemvisie Provincie Groningen.
- Provinciaal Omgevingsplan (POP) 2009 – 2013, provincie Groningen
- Binnenstad.nu: impulsen voor een beste binnenstad 2009 – 2015.
- Besluitnota Raad Masterplan Groningen Energieneutraal (januari 2011).
- Projectenlijst gemeente en waterschappen
- Beleidskader duurzaamstestad.groningen.nl (2007).
- Jaarprogramma duurzaamste stad 2010.
- Erfgoedverordening: hoe omgaan met bovengronds en archeologie.
- Collegeprogramma 2010-2014 Groningen progressief met energie, stad voor iedereen.
- Masterplan Groningen Energieneutraal (2010).
- Startnotitie Suikerunie terrein 'De Campagne', januari 2011
- Beleidsvisie Rijk Duurzaam gebruik ondergrond
- Waterplan Groningen

Samenstelling trendsettersgroep en projectgroep

Projectgroep

- Klaas de Vries, Projectleider.
- Paul Corzaan, projectleider Duurzaamheid/
Energie.
- Anne Helbig, Beleidsmedewerker Water.
- Gert Kortekaas, Archeoloog.
- Kor Sikma, Teamleider sectie Wegen.
- Leonie Smit, Juridisch medewerker.

Trendsettersgroep

- Laurens Huis in 't Veld, senior-
beleidsmedewerker Programmacoördinatie,
scribent en coördinator Structuurvisie Stad op
Scherp.
- Theo Knottnerus, adviseur Milieu.
- Tjerk Ruimschotel, senior-stedenbouwkundige.
- Harry Sissingh, teamleider Sectie Beheer.
- Klaas de Vries, beleidsmedewerker en
projectleider Visie op de ondergrond.
- Thewis Wits, stafmedewerker, lid van de
directie van de Milieudienst.

Kaartmateriaal

- Gerd de Wolde, Milieudienst.

Begeleiding

- Ingmar Hans, Royal Haskoning.
- Jeroen Lankveld, Royal Haskoning.
- Marco Vergeer, Royal Haskoning.

Bijlage - Stad Verdiept

56 Bijlagen

2

Agenda, vervolgacties

VERBINDEND THEMA: (WARMTE)ENERGIE: Ruimtelijke aanzet voor uitwerking van de integrale warmtevisie (met een onderling afgestemde ontwikkeling van aardwarmte, wko beleid, warmte-/koude net en restwarmte in relatie tot (te ontwikkelen) ruimtelijke activiteiten bovengronds).

§ SV 2.2	(WARMTE)ENERGIE	KANSEN/AANDACHTS- PUNTEN	ACTIVITEIT/OUTPUT	STREEFDATUM/ ORGANISATIE
	DEELTHEMA			
2.1.1 2.2.4 2.3.2 2.3.1 3.2 3.3	<u>Ringleiding voor warmte- en koude distributie.</u> Een ringleiding overbrugt vraag en aanbod van warmte respectievelijk koude op efficiënte wijze. Gegeven de in ontwikkeling zijnde infra zijn er koppelingsmogelijkheden (zie nota).	Warmtenet betrekken bij Tramtracé & zuidelijke ringweg in relatie tot ontwikkelingen in Groningen west (aanleg warmtenet). Toekomst: mogelijkheid grote en kleine ring / zie SV	- Beleidsnota warmtevisie/project warmtevisie: uitwerking beleidsuitgangspunten warmtenet. - haalbaarheidsstudies nav/ warmtevisie: onderbrengen in staande projecten	-2012/ Programma energieneutraal 2035 - 2012 ev/ in de lijn
2.2.2 2.2.3 3.2	<u>Wko beleidsuitwerking</u> Nadere formulering uitgangspunten voor een gebiedsgericht wko-beleid	- Gericht op bescherming van de kwaliteit van kwelwater in het centrum en noord west - Het voorkomen dat door doorboring van afsluitende bodemlagen zoet water mengt met zout water. - Combinatiemogelijkheid sanering en open systemen. - Versterking economie/dynamo's via open systemen - In Groningen West WKO beleid afstemmen op mogelijkheid winning aardwarmte	- beleidsnota WKO	- 2012/Programma Energieneutraal 2035

Bijlage - Stad Verdiept

Bijlagen 57

§ SV	(WARMTE)ENERGIE	KANSEN/AANDACHTS-PUNTEN	ACTIVITEIT/OUTPUT	STREEFDATUM/ORGANISATIE
2.2.2 2.2.3	<u>Aanwijzing interfe- rentiegebieden wko- masterplannen</u> Door middel van een aanwijzing wordt een juridische basis gelegd voor vergun- ningen voor wko- systemen.	Juridische uitwerking beleidsnota wko / basis voor vergun- ningsstelsel	- raadsvoorstel cq besluit & voorstel voor college van Gedeputeerde Staten	Geïntegreerd in WABO-proces /2012 / MD / Pro- ject Energieneu- traal 2035
2.2.2 2.2.3	<u>Vergunningenstelsel wko</u>	Implementatie WKO be- leidsuitwerking / invoering / vergunningstelsel /	- implementatie beleidsnota & or- ganisatievoorstel & vergunningstelsel & juridisch kader	Geïntegreerd in WABO-proces /2012 / MD / Pro- ject Energieneu- traal 2035
2.2.1 3.3	<u>Aardwarmte</u> Groningen ligt uniek tov. aardwarmte: op relatief geringe diepte is aardwarmte aanwe- zig, zijn er goede wa- tervoerende pakketten en kan afname direct bovengronds worden georganiseerd.	-Het westelijk deel van onze gemeente is meest kansrijk (oa. kleinere kans interferentie met de gas- winnning). - Inmiddels een concessie verkregen voor een deel van dit gebied. - Kansrijke deel-gebieden zijn geïnventariseerd, waarbij te ontwikkelen gebieden (Suikerunie?) bijzonder interessant zijn omdat winning en afname bovengronds financieel, functioneel ed. op elkaar kan worden afgestemd. - Onderzoek warmtevra- gende functies winter en zomer	- Beleidsnota Inte- grale Warmtevisie uitgangspunten aardwarmte- - business case	2012 ROEZ 2013/ROEZ
2.3.2 2.3.4 3.3	<u>hergebruik bestaande infra- voor warmtedistributie</u>	Een inventarisatie van opnieuw te gebruiken riolen biedt extra kansen voor distributie van warm- tekoude	- in de lijn	2012 ev.

Bijlage - Stad Verdiept

58 Bijlagen

VERBINDEND THEMA: RUIMTE

§ SV 2.3	RUIMTE	KANSEN/AANDACHTS-PUNTEN	ACTIVITEIT/OUTPUT	STREEFDATUM/ORGANISATIE
	DEELTHEMA			
2.3 2.3.2	<p><u>Ondergronds vastgoedbeleid</u></p> <p>Omdat de ondergrond in waarde toeneemt en als voorwaarde om de ondergrond beter te beschermen, bestemmen en ontwikkelen, is het wenselijk een vastgoed beleid voor de ondergrond te ontwikkelen</p>	<p>Te betrekken onderwerpen: precario & legesheffing, waarde-bepaling en -vermeerdering, juridische aspecten bij eigendomsrecht, claims, "ondergrondse bank" etc.</p>	- beleidsnota	2013 / ROEZ
2.3 2.3.1 2.3.2	<p><u>3-d bestemmingsplan & inventarisatie strategische restruimtes</u></p> <p>De verdere uitwerking van ruimtelijk beleid met een inventarisatie van te beschermen en reserveren strategische ondergrondse restruimtes, om toekomstige ontwikkelingen niet bij voorbaat uit te sluiten</p>	<p>Reserveringen & bescherming ondergronden Binnenstad</p> <p>Nagaan in hoeverre reservering of bestemming van ruimte ondergronds zowel operationeel als juridisch in een (3-d bestemmings-) plan verankerd kan worden.</p>	<p>- vervolg structuurvisie</p> <p>- juridische haalbaarheidsonderzoek</p>	<p>Pm.</p> <p>2012 / ROEZ</p>
2.3.2 3.2 3.3	<p><u>Ondergrondse "tunnels" voor kabels en leidingen</u></p> <p>Als bijdrage aan versterking van de leefbaarheid (geen overlastveroorzakende opbrekingen meer) en als voorwaarde voor verdere duurzame economische ontwikkeling.</p>	<p>Haalbaarheidsonderzoek naar realisatie van ondergrondse bundeling (mogelijk in tunnels) van kabels en leidingen en/of warmtenet bij:</p> <ul style="list-style-type: none"> -de ontwikkelingszones (vastlegging tracés, -de zuidelijke ringweg, -de Binnenstad en het tramtrace in het bijzonder. -rioolvervanging (bundeling bestaande infra) -grootschalige wijkvernieuwing (bundeling bestaande infra) - nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen via vastlegging van tracés (via evt. bestemmingsplannen) 	- haalbaarheidsstudie	Pm / inbreng in staande projecten /

Bijlage - Stad Verdiept

Bijlagen 59

§ SV 2.3	RUIMTE	KANSEN/AANDACHTS-PUNTEN	ACTIVITEIT/OUTPUT	STREEFDATUM/ORGANISATIE
2.3 2.3.1 3.2	<u>Ondergronds Bouwen, mn. Binnenstad</u> Intensivering en ondergrond: een verkenning van een (Binnen) stadsprogramma "ondergronds bouwen"	Versterking positie Binnenstad, verblijfsruimtes die bijdragen aan de (beoogde) kwaliteit van de Binnenstad. Daarnaast algemeen onderzoek naar de mogelijkheid van ondergronds ruimtegebruik in aandachtsgebieden, ontwikkelingsgebieden ed.	Integraal aandachtpunt stadsontwikkeling; te betrekken bij oa.: - nieuwe visies Binnenstad - nota Ruimtelijke Kwaliteit -	continue
1.2 2.2.1 2.2.2 2.2.3 2.3.1 2.3.2 2.4.1 2.4.2	<u>Juridisch en planologisch kader</u>	De ontwikkeling van instrumenten gericht op het structureel betrekken van de ondergrond bij bovengrondse ruimtelijke plannen (mn. ontwikkelingsgebieden) en procedures (relatie bestemmingsplannen, bouwvergunningen).	Aandachtpunt te betrekken bij actualisaties gemeentelijke ro-verordeningen.	continue
2.3 2.3.1	<u>Woningbouw en ondergrond</u>	Verkenning van de mogelijkheden die de ondergrond biedt als uitbreidingsruimte van woningen in bestaande woonwijken (kelder of een extra slaapkamer), eea. te relateren aan ons woningbouwbeleid/Woonvisie.	Aandachtpunt actualisaties Woonvisie.	continue
2.3.2 2.3.4	<u>Hergebruik bestaande ondergrondse infra</u>	. Inventarisatie mogelijk hergebruik bestaande ondergrondse infrastructuur;	Aandachtpunt te betrekken bij integrale warmtevisie	2012 / roez

Bijlage - Stad Verdiept

60 Bijlagen

§ SV 2.3	RUIMTE	KANSEN/AANDACHTSPUNTEN	ACTIVITEIT/OUTPUT	STREEFDATUM/ORGANISATIE
2.3.3	<u>Zichtbaarheid bodemschatten</u>	In de ondergrond ligt onze historie verborgen. Ontdekte ondergrondse schatten worden na blootlegging weer bedekt. Het meer zichtbaar maken van deze schatten draagt bij aan de identiteit en de beleving van de stad. Te denken valt aan de fundamenten van de Sint Walburgkerk.	Aandachtspunt te betrekken bij actualisaties beleidsnota's archeologie	2012 ev.

VERBINDEND THEMA WATER Voor een duurzame ontwikkeling van onze stad wordt waterbeheer verder uitgewerkt tot één integraal plan omvattende oa. oppervlakte- en bodemwater, dat deel gaat uitmaken van het bovengrondse ordeningsbeleid.

§ SV 2.4	WATER	KANSEN/AANDACHTSPUNTEN	ACTIVITEIT/OUTPUT	STREEFDATUM/ORGANISATIE
	DEELTHEMA			
2.4.1 2.4.2 2.4.3 3.3	<u>Ruimtelijke planontwikkeling en water</u>	Onderzoek naar de mogelijkheden om water zowel procedureel als inhoudelijk te integreren in ruimtelijke processen (bij ontwikkelingsgebieden, afzonderlijke bouwplannen, bestemmingsplannen en etc.). Aandachtspunten daarbij: mogelijke wateroverlast in relatie tot beoogde ontwikkeling & kruipruimte-loos bouwen.	- Rapportage: actualisatie beleidsnota Water	2012 / ROEZ

Bijlage - Stad Verdiept

Bijlagen 61

§ SV 2..4	WATER	KANSEN/AANDACHTS-PUNTEN	ACTIVITEIT/OUTPUT	STREEFDATUM/ORGANISATIE
2.4.1	<u>waterbergingsgebieden</u>	<p>Een verkenning naar de problemen van wateroverlast in de stad mede in relatie tot bodemdaling en de beoogde ontwikkeling.</p> <p>Een nadere verkenning van mogelijkheden voor uitbreiding en koppeling van waterbergingsgebieden, met oog voor nieuwe mogelijkheden (bijvoorbeeld onder nieuwe wegen/zuidelijke ringweg en verhardingen/herontwikkeling ouder stadswater).</p>	- Rapportage: actualisatie beleidsnota Water	2012 / ROEZ
2.2.2 2.4.2	<u>Watertoets WKO-vergunningen</u>	De ontwikkeling van een watertoets bij wko-vergunningen, oa. vanwege de effecten van open wko-systemen op de waterkwaliteit in de ondergrond	- Rapportage: nota water - Vergunningstelsel WKO	Geïntegreerd in WABO-proces /2012 / MD / Project Energieneutraal 2035
2.2.2 2.4.2	<u>Bodemverontreiniging & WKO</u>	De inventarisatie van kansrijke combinaties van wko met bodemverontreiniging/grondwatersanering, met een gebiedsgerichte uitwerking.	- Rapportage: actualisatie beleidsnota Water - WKO beleidsnota	Geïntegreerd in WABO-proces /2012 / MD / Project Energieneutraal 2035
2.4.1 2.4.3	<u>Ontkoppeling hemelwaterafvoer</u>	Een inventarisatie van mogelijkheden voor ontkoppeling van hemelwaterafvoer van het rioolstelsel op mn. hogere zandgronden (opdat schoonwater niet een kostbare zuivering krijgt) en een verkenning naar mogelijkheden hergebruik van hemelwater (als grijs water voor toilet, bluswater of besproeiing tuin) & mogelijkheden voor infiltratie	- Rapportage: actualisatie beleidsnota Water - in de lijn: nieuwbouwprojecten op zandgrond	2012 / ROEZ continue
2.4.1 2.4.3 3.3	<u>Ruimtelijke bestemmingen en waterbeheer</u>	Een nadrukkelijker integratie van ruimtelijke bestemmingen met waterbeheer (aandachtspunt oa. maai-veldhoogte bij nieuwbouw).	- Rapportage: actualisatie beleidsnota Water - actualisatie structuurvisie - in de lijn	2012 / ROEZ pm continue

Bijlage - Stad Verdiept

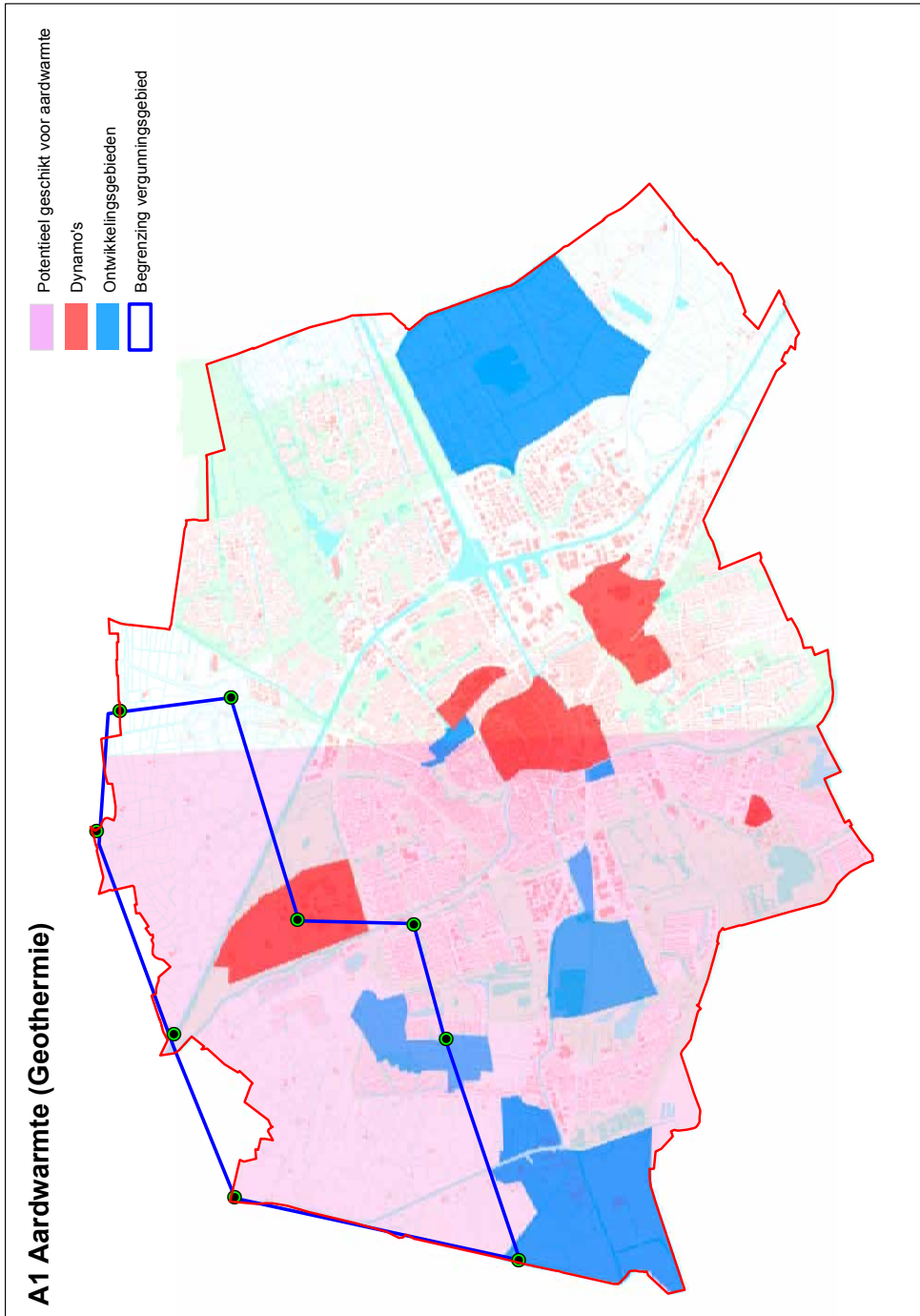
62 Bijlagen

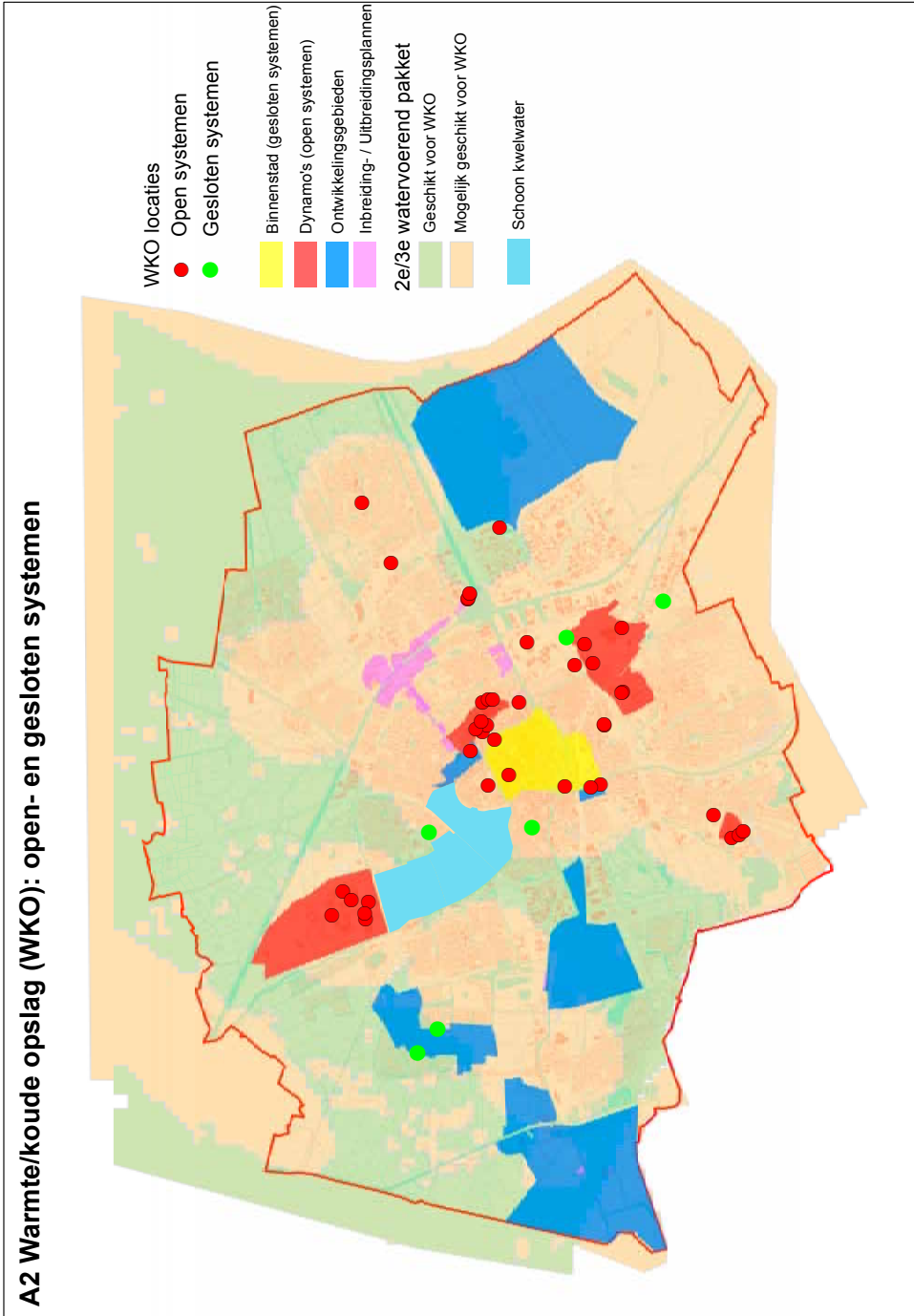
§ SV 2..4	WATER	KANSEN/AANDACHTS-PUNTEN	ACTIVITEIT/OUTPUT	STREEFDATUM/ORGANISATIE
2.4.1	<u>Richtlijnen bestrating</u>	De ontwikkeling van (gebiedsgerichte) richtlijnen voor bestrating (terugdringing afdekking bodem) in relatie tot water overschot en –tekort.	- Rapportage: actualisatie beleidsnota Water	2012 / ROEZ
2.4.1	<u>Drasgrond en stadslandbouw</u>	De ontwikkeling van stadslandbouw op drasgronden.	Actualisaties Structuurvisie	pm
2.4.1	<u>Rioolvervanging combi drainage</u>	De uitwerking van een programma voor “slimme drainage”, oa. rioolvervanging met geïntegreerde drainagemaatregelen (kostenbesparend en effectief bij grondwaterbeheer).	- Rapportage: actualisatie beleidsnota Water - gaande projecten	2012 / ROEZ continue
2.4.2	<u>Vervuiling en ontwerp</u>	Een betere afstemming van ruimtelijke ontwerpen op aanwezige ondergrondse vervuiling.	- aandachtspunt reguliere planproces	continue
2.4.3	<u>Schoon kwelwater</u> Onderzoek naar mogelijkheden voor benutting en bescherming schoon kwelwater. Groningen bezit een interessant kwelpotentieel van schoon grondwater (van ongeveer de Binnenstad tot en met de Held). Dit schone en toestromende water wordt tot dusverre niet benut of beschermd.	Schoon kwelwater kan worden aangewend voor terugdringing van de verzilting, versterking van de ecologie, herontwikkeling gedempt stadswater, een intensieve beleving van de stad en voor besproeiing van het groen. Stedelijke watergoten zijn interessant voor nadere bestudering met het oog op: versterking van de kwaliteit van de leefomgeving, verkoeling en groenbewatering.	- Rapportage: actualisatie beleidsnota Water - actualisaties Structuurvisie	2012 / ROEZ

3 Kaarten

Bijlage - Stad Verdiept

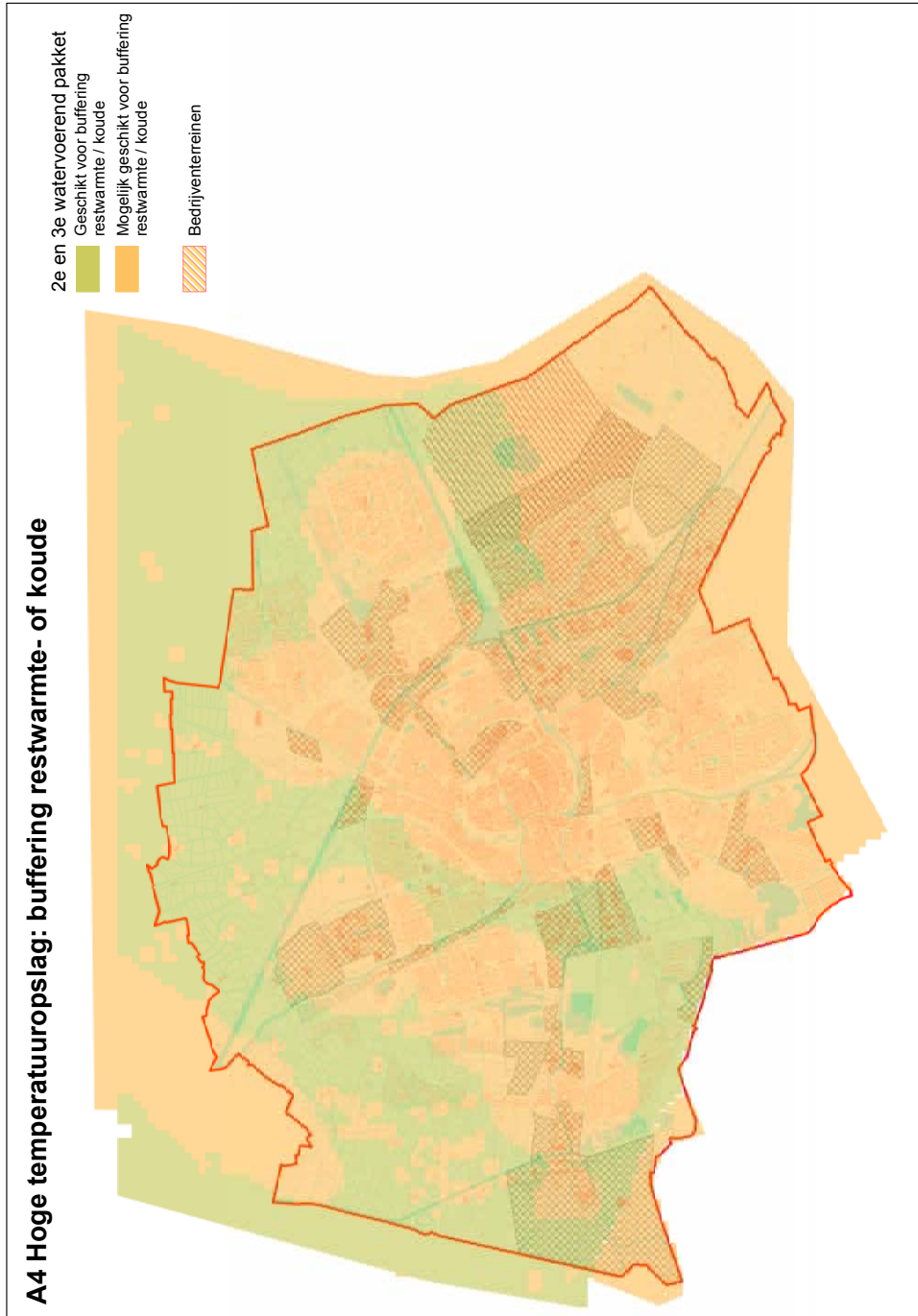
64 Bijlagen





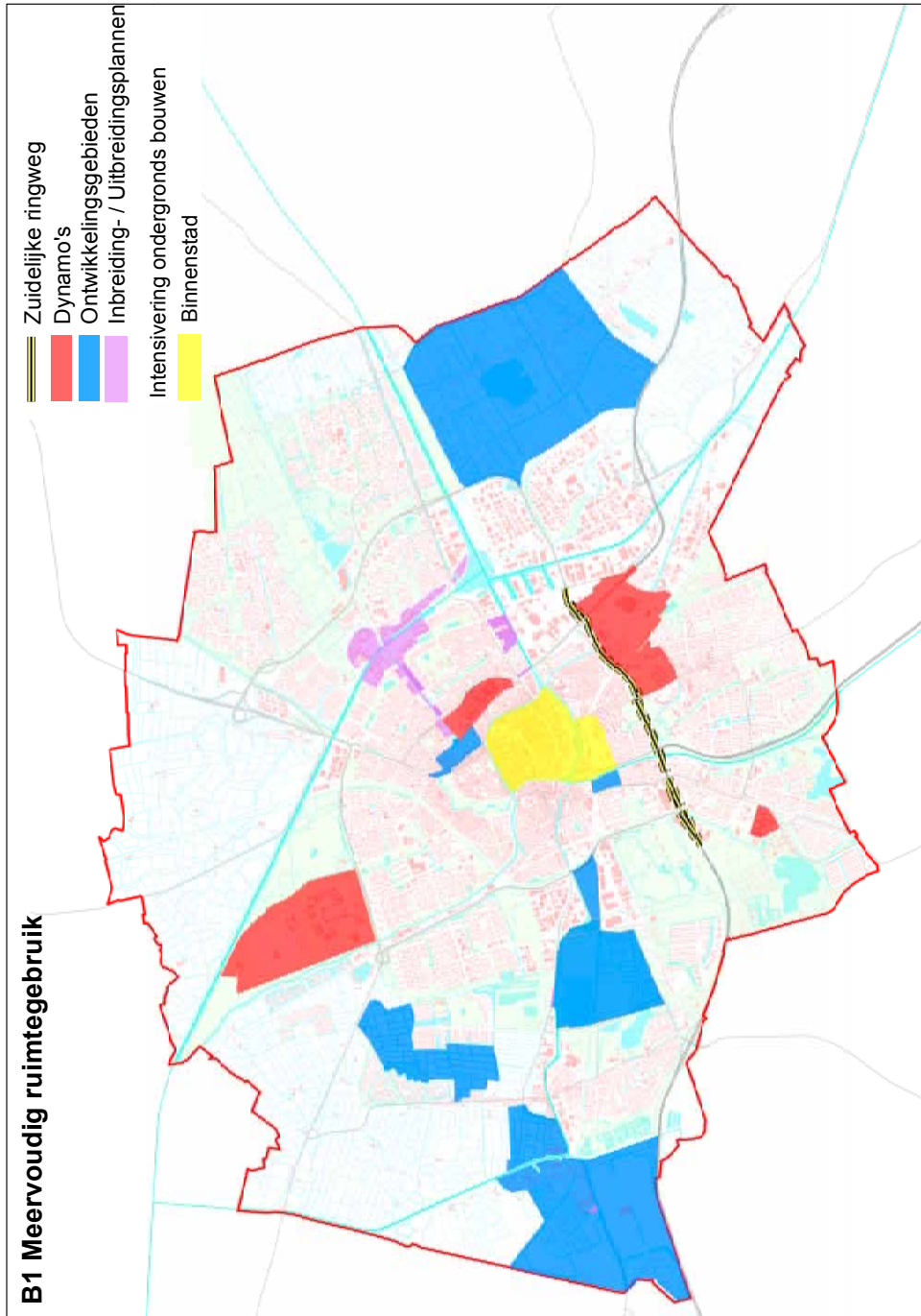
Bijlage - Stad Verdiept

66 Bijlagen



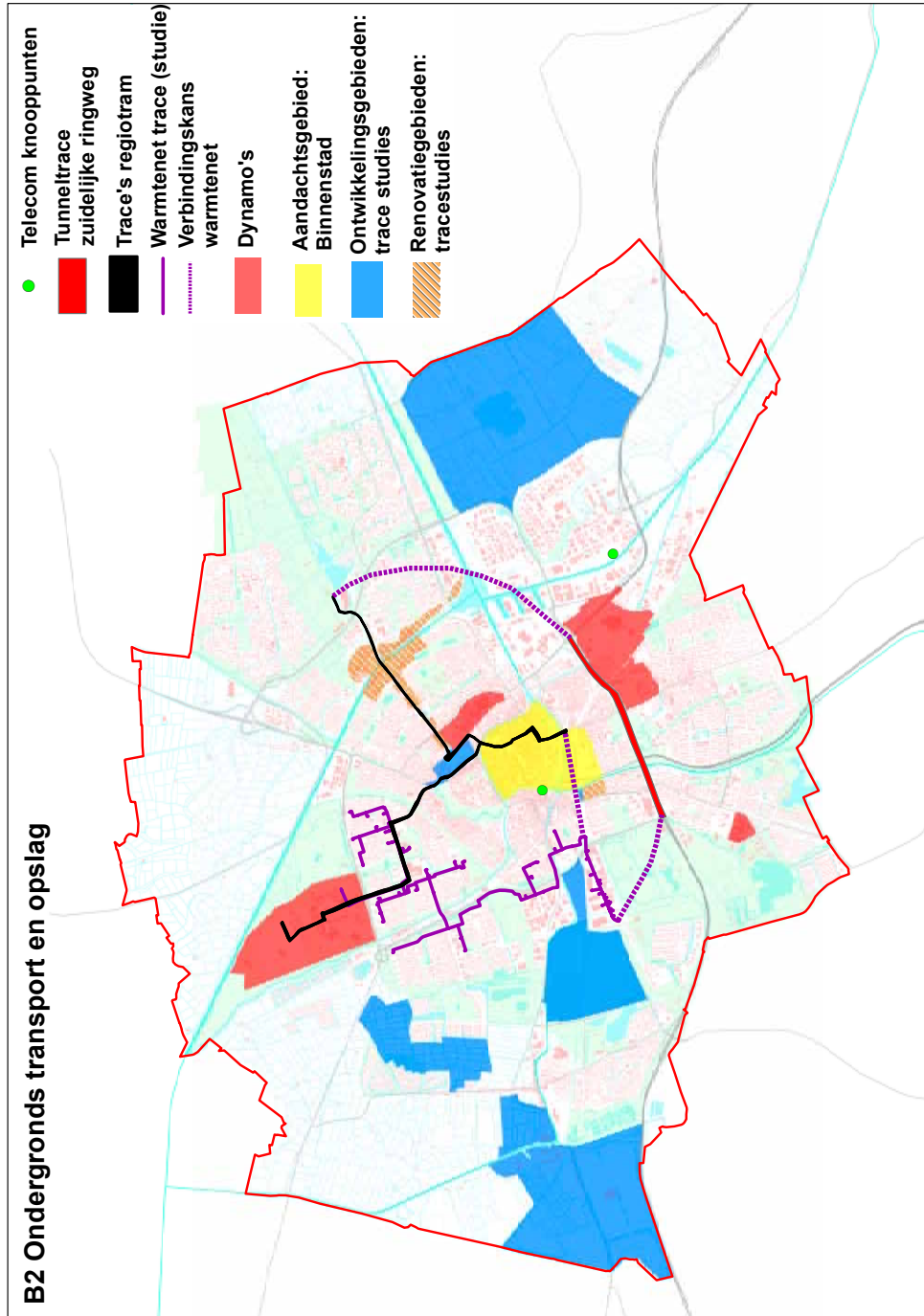
Bijlage - Stad Verdiept

Bijlagen 67



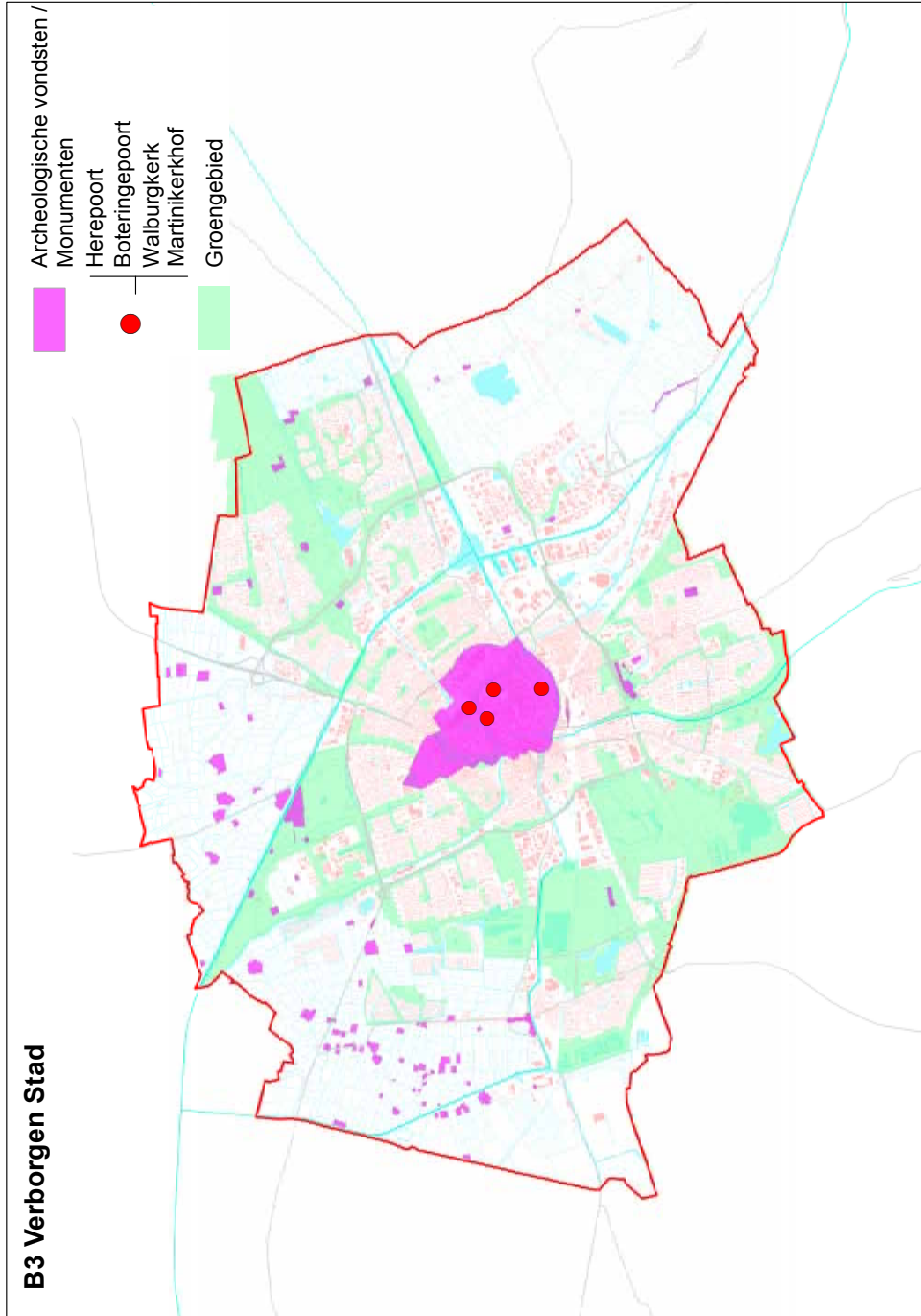
Bijlage - Stad Verdiept

68 Bijlagen



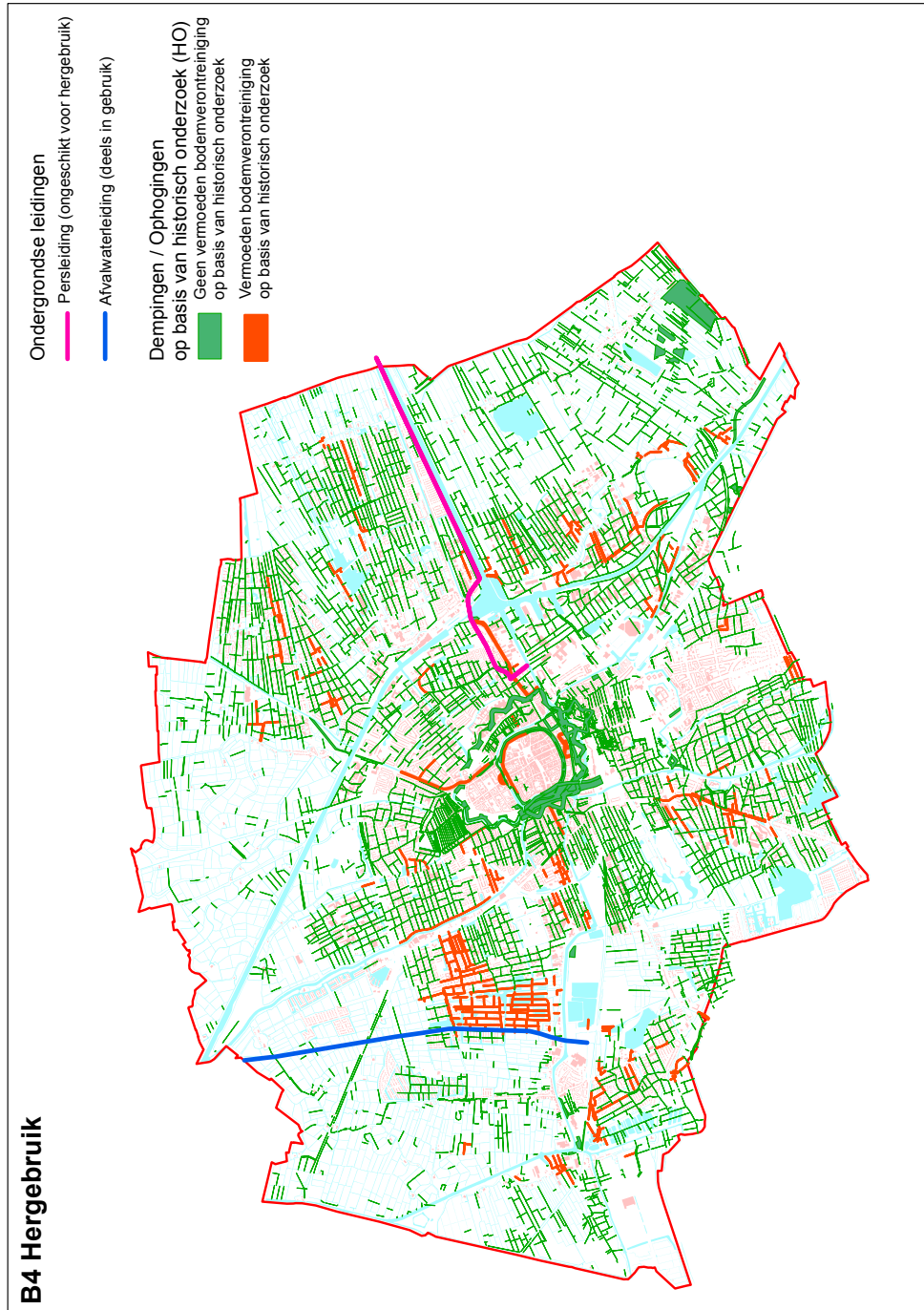
Bijlage - Stad Verdiept

Bijlagen 69



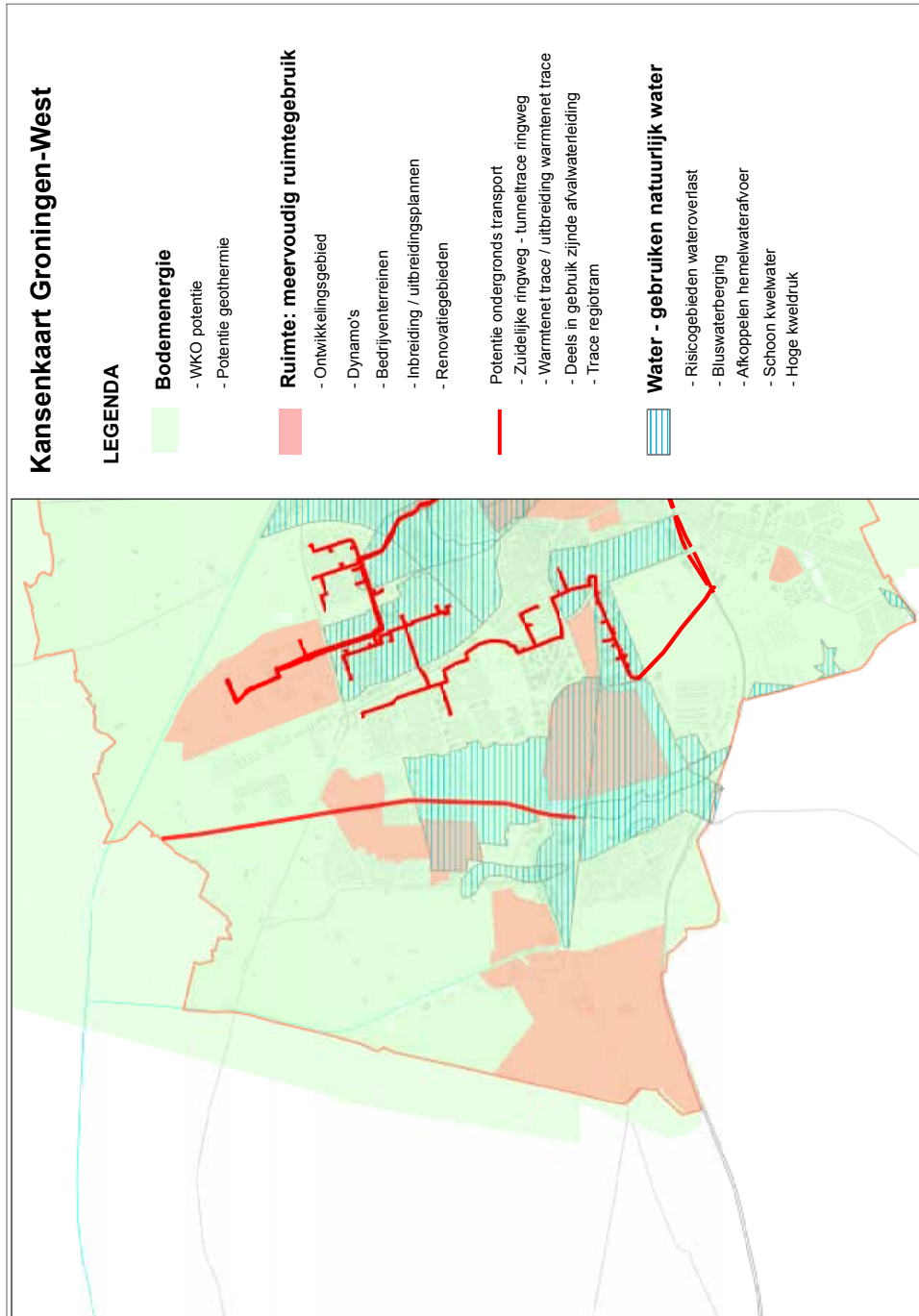
Bijlage - Stad Verdiept

70 Bijlagen



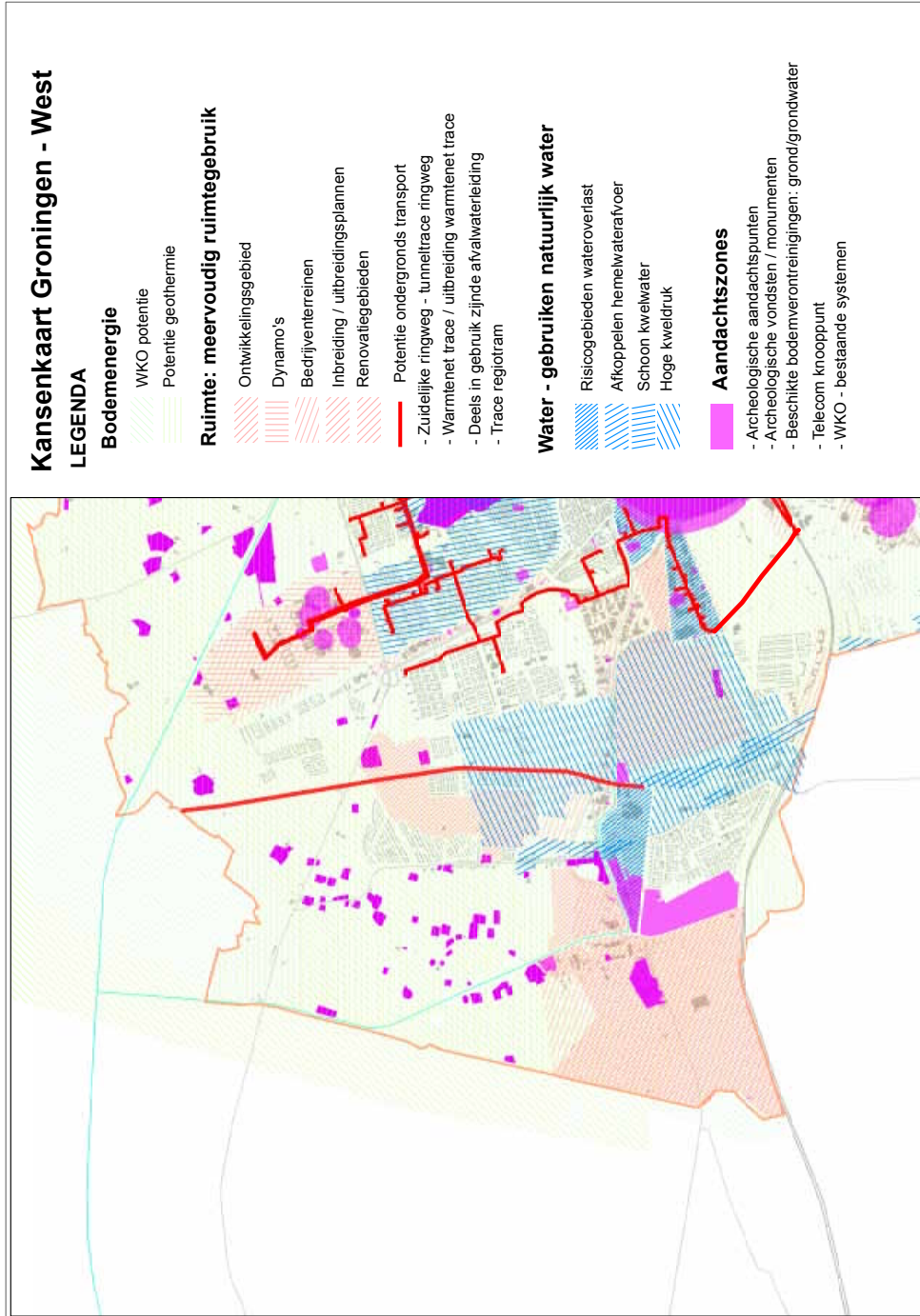
Bijlage - Stad Verdiept

Bijlagen 71



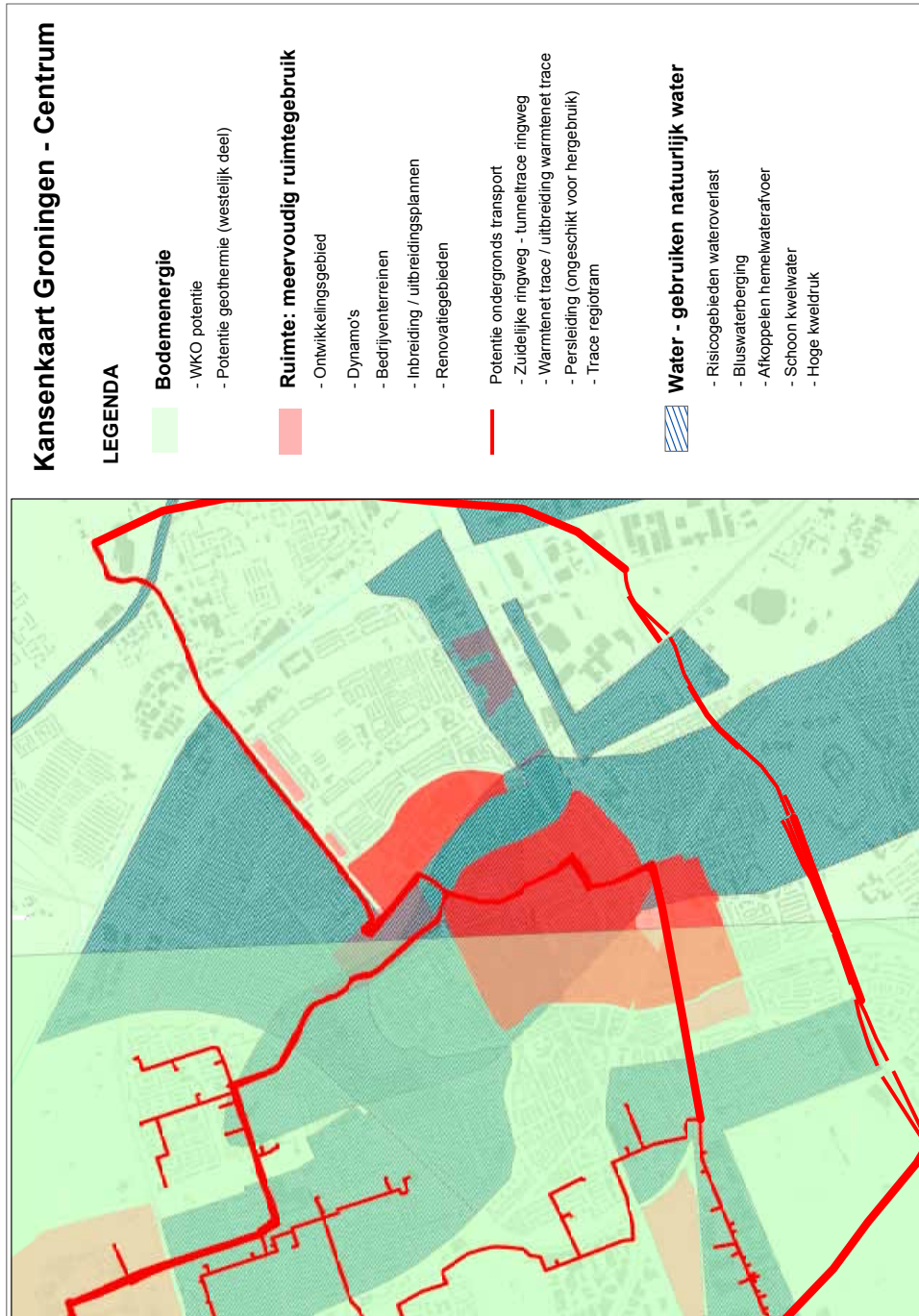
Bijlage - Stad Verdiept

72 Bijlagen



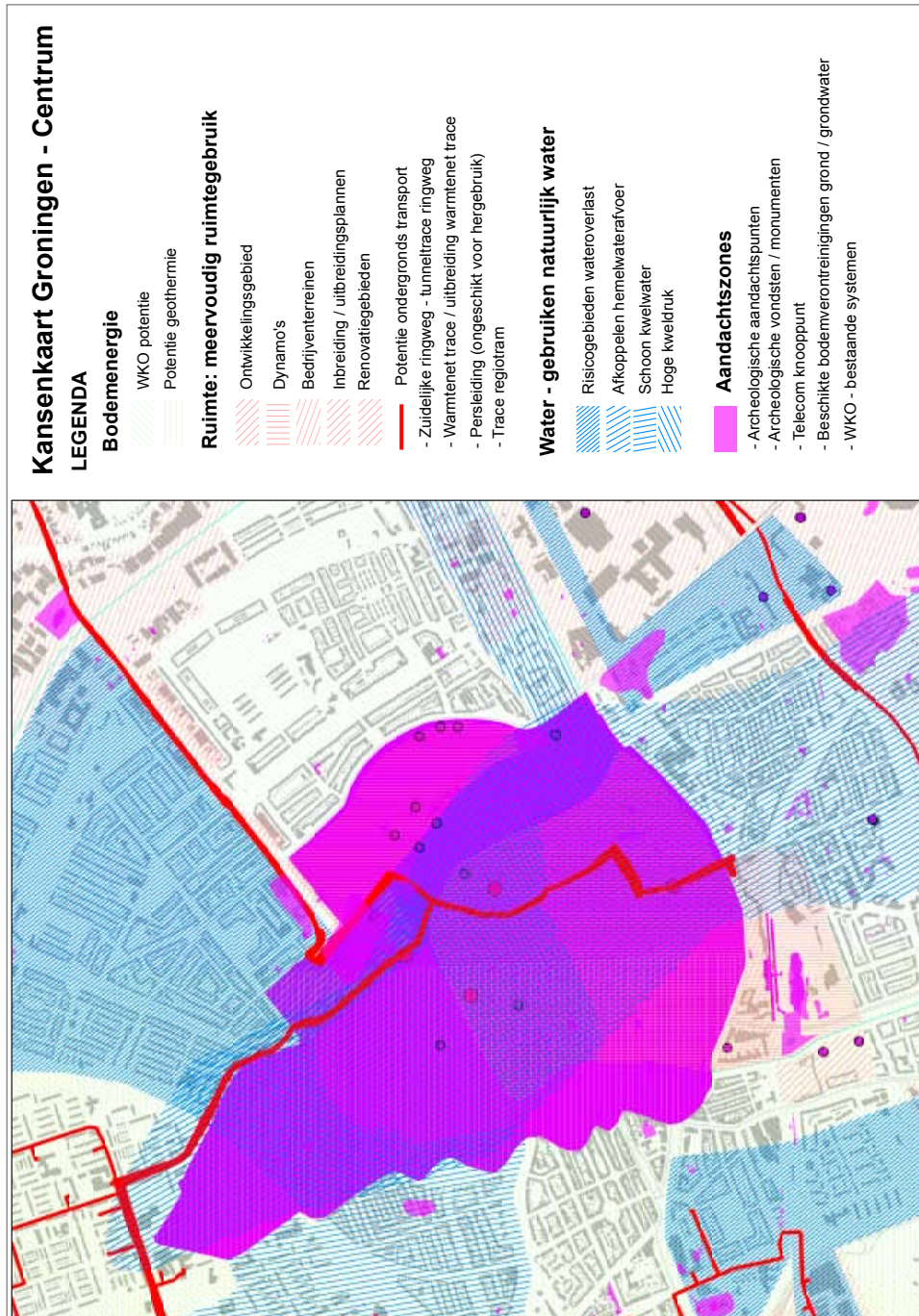
Bijlage - Stad Verdiept

Bijlagen 73



Bijlage - Stad Verdiept

74 Bijlagen



Bijlage - Stad Verdiept





Contact

Projectteam Groningen verdiept

Klaas de Vries, Projectleider
klaas.de.vries@groningen.nl

Gemeente Groningen
Milieudienst
Duinkerkenstraat 45
Postbus 742 9700 AS Groningen
050-3671000

Telefoon (050) 367 81 11
E-mail info@groningen.nl



Groningen duurzaam warm

Visie en strategie voor ontwikkeling
en gebruik van duurzame warmte
en koude in de stad Groningen

Inhoud

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

3

1 Inleiding	4	4 Activiteiten; projecten, organisatie en uitvoering	22
2 Warmte en koude	6	4.1 Ontwikkelen integrale energiegebiedsvisies	24
2.1 Feiten en achtergronden	8	4.2 Warmte/koude-opslag	26
2.2 Ontwikkelingen	12	4.3 Restwarmte en warmtenetten	28
2.3 Randvoorwaarden en kritische succesfactoren	14	4.4. Geothermie (diepe aardwarmte)	30
2.4 Goede kansen in Groningen	15	4.5 Overige activiteiten/projecten	32
3 Ambities, rol en strategie van de gemeente	16	4.6 Organisatie	33
3.1 Waarborgen van publieke belangen	18	5 Financieel perspectief	34
3.2 Rol van de gemeente	19	Bijlagen	37
3.3 Wetgeving	20	1 Wetgeving	38
3.4 Strategie	20	2 Kaarten	42

1

Inleiding

De stad Groningen is ambitieus als het gaat om nieuwe energievormen en energiebesparing. Dat zijn wij aan onze stand verplicht. In 2010 heeft Noord-Nederland een 'green deal' gesloten met het Rijk. Daarin wordt het Noorden – de Energy Valley- aangemerkt als topsector energie. De regio Groningen-Eemshaven-Delfzijl wordt in een rijksnota zelfs benoemd tot 'Energyport' van Nederland. Het Noorden wordt daarmee gerekend tot een van de zeven belangrijkste regio's voor de toekomst van Nederland. Een gebied dat een grote bijdrage levert aan de Nederlandse economie. En waarin dus geïnvesteerd zal worden. Niet alleen in de regio, maar ook in Energiestad Groningen wordt invulling gegeven aan deze kwalificaties vooral op het gebied van kennis. In instellingen als Energy Delta Instituut, het Energy Delta Research Centre en de Energy Academy werken bedrijfsleven en kennisinstellingen als de Rijksuniversiteit Groningen, Hanzehogeschool, KEMA en het Energy Kennis Centrum nauw met elkaar samen aan het uitbouwen van de positie van het Noorden als topsector energie. Daarnaast is met de vestiging van de hoofdkantoren van Gasunie en Gasterra in Groningen, Groningen aardgashoofdstad van Nederland.

In februari 2011 heeft de raad het Masterplan Groningen energieneutraal vastgesteld. In het uitvoeringsprogramma Groningen geeft energie (oktober 2011) schetsten we vijf sporen waarlangs we aan onze energie-ambities gaan werken: 1) Energiebesparing; 2) Windenergie; 3) Zonne-energie; 4) Warmte en 5) Biomassa. Bij het spoor Warmte kondigden we aan dat de eerste concrete stap zou zijn het ontwikkelen van een 'warmtevisie als basis voor beleid en strategie'. Met de nu voorliggende nota *Groningen duurzaam warm* is die eerste stap gezet.

In ons Masterplan schetsten we wat ons voor ogen staat: 'In 2035 slingert een netwerk van middelgrote warmtenetten onder de stad door. Dit netwerk levert warmte en koeling aan ruim 40.000 woonequivalenten. Een diversiteit aan bronnen – restwarmte, biogas en vooral geothermie – gecombineerd met ondergrondse opslag zorgt dat er geen warmte onnodig verloren gaat. Een bijdrage van 15%, ofwel een reductie van 102 kton CO₂ per jaar, bewijst dat duurzame warmte naast groene stroom en energiebesparing een volwaardige bijdrage levert aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot.'

Bij de uitwerking van het warmtespoor is de rol van de gemeentelijke overheid - nog meer dan bij de andere sporen - van doorslaggevende betekenis. Dit heeft te vooral te maken met de noodzakelijke aanleg van kostbare ondergrondse warmte-infrastructuur, als ruggengraat van een nieuwe nutsvoorziening. Onze rol als gemeente is primair het publieke belang te waarborgen. In het warmtebeleid spelen zodoende ook andere dan duurzaamheidsdoelstellingen. Het gaat ook om de toegankelijkheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid van de energievoorziening voor Groningse huishoudens en bedrijven. Om al die doelen tegelijk en in samenhang te kunnen dienen, is krachtige gemeentelijke regie vereist.

In deze nota *Groningen duurzaam warm* geven we aan - op hoofdlijnen - hoe we samen met kennisinstellingen, marktpartijen en inwoners onze ambities willen realiseren, hoe we aan onze regierol invulling willen geven en waarmee we aan de slag zullen gaan. We doen dat gebiedsgewijs. De eerste drie gebieden zijn 1) Europapark en directe omgeving, 2) de wijken Paddepoel, Selwerd, Vinkhuizen en Kostverloren en 3) Suikerunie Hoogkerk en omgeving. In 2012 brengen we voor deze gebieden alle mogelijkheden in kaart, waarna we zo spoedig mogelijk concrete projecten zullen starten. In 2012 starten wij ook met een groot geologisch onderzoek, met als doel op korte termijn te kunnen starten met het aanboren van aardwarmte, waarmee we duizenden woningen in de omgeving Paddepoel, Selwerd, Vinkhuizen van warmte gaan voorzien.

Onze visie is niet in beton gegoten, het is geen 'grand design'. De ontwikkelingen op het gebied van duurzame energie gaan snel. Wat gisteren nog onmogelijk leek, kan straks misschien wel. Het doel van deze nota is dus vooral om richting te geven aan ons eigen denken en handelen, ons te scherpere in het zien van kansen en andere partijen te stimuleren mee te doen en samen te werken aan duurzame, toegankelijke, betrouwbare en betaalbare energiesystemen in Groningen.

2

Warmte en koude kansen in Groningen



Wie serieus bezig is met verduurzaming, ontkomt er niet aan ook serieus aandacht te besteden aan warmte. Want warmte is goed voor maar liefst 40% van ons totale energiegebruik. Daarop valt veel te besparen door meer gebruik te maken van restwarmte, aardwarmte en warmte/koudeopslag in de bodem. Naar dergelijke duurzame warmtetoepassingen wordt veel onderzoek gedaan, en de techniek ontwikkelt zich snel. Door de geologische omstandigheden, de aanwezigheid van enkele grote producenten van restwarmte, liggen er in Groningen bovengemiddelde kansen. Kansen die we als compacte 'kennisstad' ook daadwerkelijk kunnen verzilveren.

In dit hoofdstuk geven wij - voor de niet ingewijde lezer- beknopte achtergrondinformatie over duurzame warmte- en koudetoepassingen. Daarna schetsen we enkele ontwikkelingen die het toenemende belang van duurzame warmte onderstrepen. De inventarisatie van kritische succesfactoren maakt duidelijk dat we als gemeente een sterke regierol te vervullen hebben. Tot slot zetten we op een rijtje waarom er juist in Groningen zulke goede kansen zijn.

8 Warmte en koude; kansen in Groningen

2.1 Feiten en achtergronden

Warmte: 40% van ons energieverbruik

De energiebehoefte van de samenleving is te onderscheiden in warmte, elektriciteit en transport. Warmte (lage temperatuur) is goed voor 40% van het primaire energieverbruik in Nederland. Daarnaast wordt nog eens 20 % van het landelijke energieverbruik gebruikt voor het maken van stoom (hoge temperatuur). Huishoudens gebruiken een nog groter deel van hun energie (> 60%) voor verwarming en warm water.

Warmte als restproduct

Warmte wordt niet alleen doelgericht geproduceerd, maar ontstaat ook op grote schaal als nevenproduct. Bekende voorbeelden hiervan in Groningen zijn de warmte uit luchtkoelers van het UMCG (genoeg warmte voor 2000 huishoudens) en de Suikerunie in Hoogkerk (voldoende warmte voor tienduizenden huishoudens). Op nog veel meer bekende en onbekende plaatsen wordt op dit moment overtollige warmte weggegooid. Dat is zonde, want deze warmte kan in principe gebruikt worden.

De benutting van restwarmte staat in ons land nog in de kinderschoenen*. Maar de verwachting is wel dat dit kindje de komende jaren snel zal groeien. Overal in ons land zijn bedrijven en overheden bezig met onderzoek en veelbelovende praktijkprojecten.

* In diverse steden functioneren al vele jaren warmtenetten. De warmte hiervoor wordt echter apart opgewekt (met olie, gas of via afvalverbranding).

Veel te besparen

Jaarlijks gebruik aan aardgasequivalenten* in Groningen (Bron: Energie in beeld, Enexis, gegevens 2010)

• huishoudens	100 miljoen m3
• zakelijk	140 miljoen m3
• grootverbruikers	65 miljoen m3
Totaal	305 miljoen m3

Als we ervan uitgaan dat de ongeveer helft van de energie wordt gebruikt voor warmteopwekking, dan gaat het in Groningen jaarlijks dus zo'n 150 miljoen m3 aardgasequivalent. In geld uitgedrukt gaat het dan om bijna 100 miljoen euro per jaar. De conclusie is dus dat besparingen heel veel kunnen opleveren.

* Alle energiegebruik (gas, elektra, olie) opgeteld en omgerekend naar denkbeeldig aardgasgebruik.

Enkele voorbeelden

Een voorbeeld uit onze eigen stad is het zonneboilers- en warmteopslagsysteem in Beijum (Froukemaheerd), waarmee als sinds begin jaren '80 96 woningen worden verwarmd. Dit systeem is vorig jaar gerenoveerd en werkt nog steeds. Een ander voorbeeld is het aardgasexpansiestation nabij Ikea, dat al jaren warmte levert aan de bedrijven aan het Sontplein (Saturn, Praxis, Mc. Donalds, vroegere Garage vd Molen, etc). Als voorbeelden uit Noord-Nederland noemen we het openbare stoomnetwerk op chemiepark Oosterhorn (Delfzijl) en de verwarming van subtropisch zwembad Hesselingen in Meppel door de nabijgelegen betonfabriek. In Alkmaar krijgen via een warmtenetwerk op termijn zo'n 10.000 woningen en bedrijven restwarmte van een moderne afvalenergiecentrale.

Zie verder Klaas de Jong 2011 Warmte in de Nederlanden. Warmte- en koudenetten in de praktijk en www.warmtenetwerk.nl.

Resultaten geologisch vooronderzoek

- Slochteren Zandsteen ligt op een geschikte diepte: 2750-3200 m.
- Dikteverloop Slochteren Zandsteen 175-210 m.
- Porositeit Slochteren Zandsteen is goed
- Doorlatend Slochteren Zandsteen is goed
- Temperaturen: 100-125 °C
- Temperatuur is goed voor electriciteitsproductie
- Warmteproductie per put: bij 177m3 per uur= 16.7 MW
- Stimulatieopties nader te bestuderen
- "Doorbraaktijd" ca. 58 jaar
- Tot 14 aardwarmte-dubbelten mogelijk in het opsporingsgebied ± 234 MW potentie
- Ong. 347 kiloton CO₂ per jaar emissiereductie
- Kans op aanwezigheid tweede geschikte laag Kolenkalk voor electriciteitsproductie
- Kolenkalk ligt op > 7000m diepte
- Temperatuur > 250 °C
- Onzekerheden: porositeit, permeabiliteit, dikte, aanwezigheid
- Nader geologische onderzoek vereist

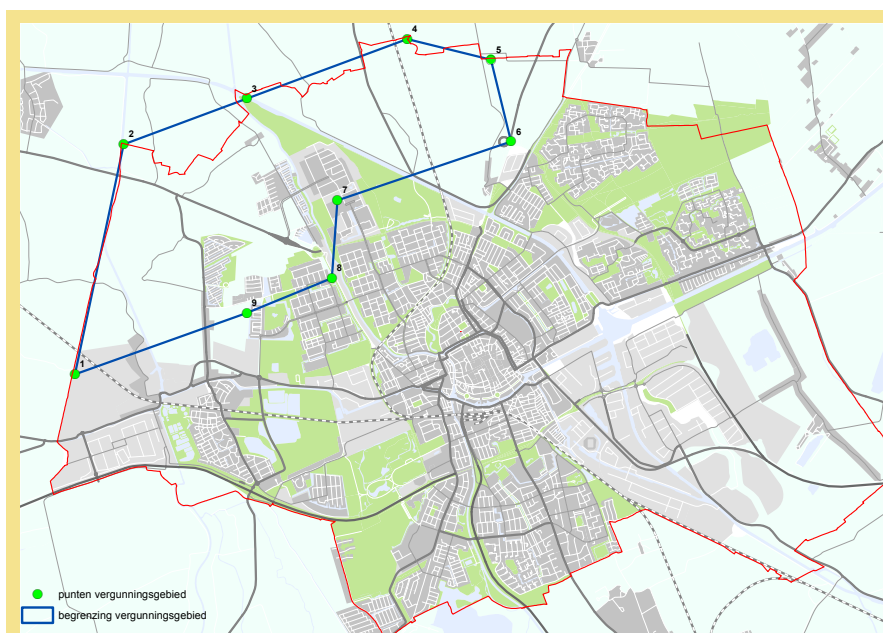
Conclusie:

Aardwarmtepotentie is zeker aanwezig

Overzicht uit rapportage Panterra onderdeel bij concessie aanvraag (Panterra Consultants, 10 juni 2010, quickscan 'Geologisch vooronderzoek naar de mogelijkheid van diepe aardwarmte in de gemeente Groningen'.

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

10 Warmte en koude; kansen in Groningen



Diepe aardwarmte (geothermie)

Een andere bron van warmte bevindt zich diep onder de oppervlakte: diepe aardwarmte, die kan worden gewonnen uit bodemlagen op 1000 tot 4000 meter diepte. Deze warmte uit de aarde is in principe onuitputtelijk en veroorzaakt (afgezien van de benodigde pompenergie) geen CO₂-uitstoot. In Groningen wordt diepe aardwarmte nog niet gewonnen, maar Groningen heeft wel een gunstige geologische structuur om dit te gaan doen.

In Nederland staat geothermie nog aan het begin van de ontwikkeling. Geothermie biedt veel kansen maar er zijn nog veel onzekerheden. Die zullen eerst moeten worden verkend voordat geothermie in de uitvoeringstrategie daadwerkelijk een optie zal zijn.

In mei 2011 heeft de gemeente Groningen van het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie een concessievergunning voor aardwarmte ontvangen. Een concessie houdt in dat de gemeente het alleen recht heeft om binnen dit gebied naar aardwarmte te boren. Vooralsnog is deze vergunning beperkt tot het noord-westen van de gemeente. Aan de concessie

is de verplichting verbonden om binnen drie jaar met een eerste boring te starten en daartoe binnen twee jaar een werkplan op te stellen.

Warmtenetten

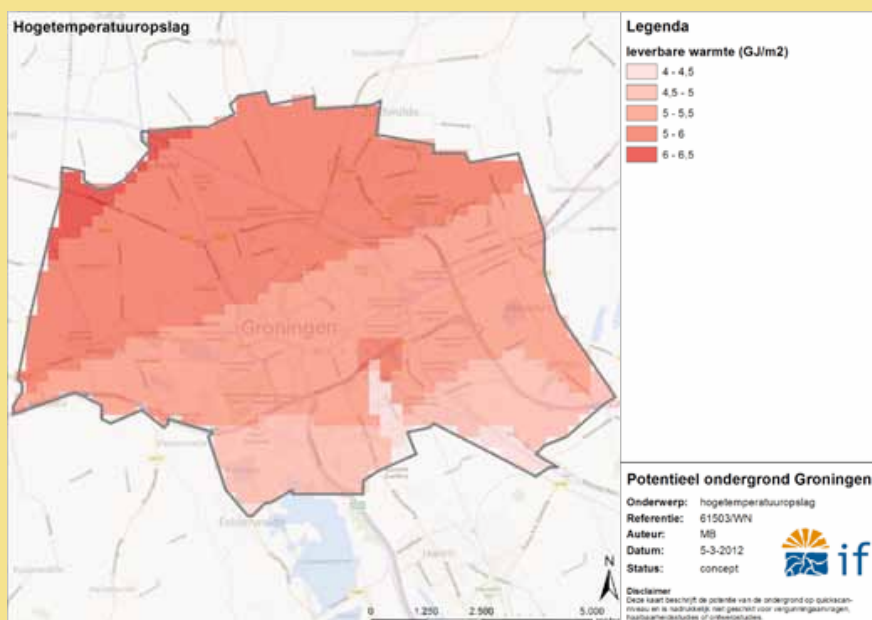
Restwarmte en aardwarmte samen kunnen in potentie in de hele warmtebehoefte van Groningen voorzien. Om restwarmte en aardwarmte nuttig te kunnen gebruiken is een systeem nodig om de warmte van de bron naar de eindgebruiker te brengen. Groningen heeft op dit moment geen grootschalige warmtenetten. Dit is historisch verklaarbaar. Groningen is als aardgashoofdstad van Nederland helemaal georiënteerd op het gebruik van aardgas voor het verwarmen van woningen en bedrijfsgebouwen.

Warmte-Koude opslag (WKO)

WKO is een techniek waarmee 'zomers overtollige warmte in de bodem (of in het grondwater) worden opgeslagen, voor nuttig gebruik in de winter. WKO kan zodoende een belangrijke bijdrage leveren aan het vergroten van het nuttige rendement van energie. De aantrekkelijkheid van WKO schuilt vooral in de combinatie van verwarmen en koelen. Voor koelen is tegenwoordig in veel gevallen

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

Warmte en koude; kansen in Groningen 11



(kantoren, ziekenhuizen) al meer energie nodig van voor verwarmen.

Bij WKO wordt energie gewonnen en opgeslagen tot maximaal 200 meter diepte. We onderscheiden open en gesloten systemen. Bij open systemen wordt grondwater opgepompt, gebruikt om te verwarmen of te koelen en daarna weer geïnfiltrerd in de grond. De watervoerende lagen in de bodem (aquifers) werken als buffer. Gesloten systemen bestaan uit een stelsel van buizen in de ondergrond waarin water met antivries wordt rond gepompt. Door geleiding wordt warmte of koude onttrokken aan de bodem. WKO neemt in heel Nederland een grote vlucht, vooral in de utiliteitsbouw. De routes naar een uitbreiding van het WKO-potentieel zijn redelijk duidelijk. De techniek is beschikbaar en betrouwbaar.

Grote en kleine WKO-systemen

WKO-systemen zijn er in allerlei maten. Er zijn WKO-systemen voor een enkele woning (meestal een gesloten systeem). Tot zeer grote open systemen met tientallen bronnen voor bijvoorbeeld een universiteitscomplex, een ziekenhuis of tientallen woningen/appartementen. Een grote WKO is eigenlijk een clustering van een groot aantal kleinere open systemen.

Hoge-temperatuuropslag

Uit onderzoek* blijkt dat de ondergrond van Groningen een grote 'thermosfles' is en goed geschikt is voor opslag van lauwwarm water (tot ca. 50 graden). Dit wordt hoge-temperatuuropslag genoemd. Vanwege de hoge capaciteit is hoge-temperatuuropslag heel geschikt voor opslag van overtollige warmte, bijvoorbeeld in de zomer, en voor levering van warmte wanneer er meer vraag dan direct aanbod aan (rest)warmte is. In het project restwarmte UMCG is een dergelijke opslag voorzien in het Oosterpark.

* IF technology, Potentieel van de ondergrond, 61503/WN, maart 2012

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

12 Warmte en koude; kansen in Groningen

Hoge- en lagetemperatuur-energie*

Hoe hoger de temperatuur van een energiebron, hoe meer arbeid je er mee kunt verrichten en hoe meer toepassingen ermee mogelijk zijn. Zo bezien wordt aardgas voor ruimteverwarming slecht benut. Een aardgasvlam heeft een temperatuur van ca. 1.200 graden Celcius. Daarmee verwarmen we water tot 90 graden om ons huis te verwarmen naar 20 graden. Het zou beter zijn hoogwaardige energie eerst te gebruiken voor hoogwaardige functies, bijvoorbeeld in industriële processen, en daarna voor functies waarvoor energie met een lagere temperatuur kan worden ingezet. Dat is precies wat we met de hierboven beschreven warmteoplossingen doen. Ze leveren allemaal een bijdrage aan het streven om zo min mogelijk hoge-temperatuur energie te gebruiken waar lage-temperatuur energie volstaat.

* De 'kwaliteit van energie' wordt ook wel aangeduid met de term 'exergie'.

Warmte-infrastructuur

De warmte-infrastructuur is het geheel van toepassingen en voorzieningen voor restwarmte, geothermie, koppeling van hoge- en lage-temperatuursystemen, opslag (WKO) en distributie (warmtenetten). De ontwikkeling van betrouwbare warmte-infrastructuur gaat gepaard met grote investeringen.

Betrokken partijen

De ontwikkeling van een warmtenetwerk vergt een lange adem en vraagt om de betrokkenheid van vele partijen die in de warmteketen verschillende rollen spelen. Er zijn eigenaren/producenten van warmte (industriële bedrijven, grote instellingen) warmte en koudevragers (bedrijven, instellingen, woningen), transporteurs (energiebedrijven, waterbedrijf, rioolbeheerders) vastgoedbezitters (woningcorporaties, institutionele eigenaren, vereniging van

eigenaren) en meerdere overheden betrokken bij de ontwikkeling en exploitatie van warmtenetten.

Productie-distributie-gebruik

Net als bij gas en elektriciteit is het bij warmte nuttig onderscheid te maken tussen productie, distributie en gebruik. Bij de productie van warmte gaat het erom deze zo 'groen' mogelijk te laten zijn en maximaal gebruik te maken van restwarmte. Bij gebruik is het van belang zo zuinig mogelijk te zijn. Bij productie en gebruik van warmte zijn de doelen van het gemeentelijke beleid dus vergelijkbaar met die op de andere deelreinen van het energiebeleid. Bij distributie gaat het om meer. Als hoeder van het publieke belang dient de gemeente de toegankelijkheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid van de energievoorziening via warmtenetten te waarborgen. (Zie hoofdstuk 3.)

2.2 Ontwikkelingen

In aanvulling op de informatie in de vorige paragraaf, gaan we hier kort in op enkele ontwikkelingen die de urgentie, de betekenis en de potentie van het warmtespoor onderstrepen.

Warmtevraag blijft groot

Zolang er woningen en bedrijfspanden worden bijgebouwd, zal de warmtevraag stijgen. Door betere isolatie kan de totale warmtevraag op termijn dalen, maar ook dan blijft het belangrijk hiervoor zo min mogelijk hoogwaardig aardgas in te zetten. Bovendien zullen de energieprijzen blijven stijgen.

Sterk stijgende koelbehoefte

De algemene verwachting is dat de komende jaren de behoefte aan koeling sterk zal gaan stijgen. Dit komt door de verbeterde isolatie van woningen en kantoren en stijgende comforteisen aan het binnenklimaat. Traditionele koelmachines

gebruiken veel energie en produceren daarbij aanzienlijke hoeveelheden warmte, die over het algemeen nutteloos verloren gaat. Hier liggen dus allerlei kansrijke mogelijkheden voor moderne warmte/koude-toepassingen.

Verkleinschaliging van de energievoorziening

In de samenleving is een trend zichtbaar naar verkleinschaliging van de energievoorziening. Dit mede als reactie van bewuste en kritische burgers en innovatieve ondernemers op de vergrootschaliging en internationalisering van de energiemarkt. Afgezien van grootschalige en kostbare warmtenetten, zijn warmte/koude-toepassingen over het algemeen goed inpasbaar in kleinschalige, lokale energievoorzieningssystemen, waarbij het lokale en regionale bedrijfsleven een belangrijke rol kan spelen.

Zelfvoorziening op locatie

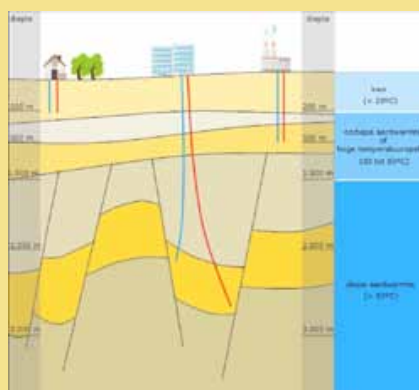
Voor bestaande of nieuwe woningen komen ook technieken op de markt waarmee woningen bijna geheel zelfvoorzienend kunnen worden en nog maar heel weinig energie van buitenaf nodig hebben. Dat kan door zeer goede isolatie in combinatie met zonnepanelen die elektriciteit en warmte produceren, en het tijdelijk opslaan van die warmte. Met een warmtepomp kan lauw water zo nodig op een hogere temperatuur worden gebracht. Bij dit soort warmte-toepassingen is een duur warmtenet dus niet nodig.

Voortdurend nieuwe technologie

De warmte/koude-technologie zoals hierboven beschreven, is relatief jong. Tegelijk staat het sterk in de belangstelling van wetenschappers en innovatieve ondernemers. Voortdurend komen er nieuwe en betere technieken beschikbaar. Als kennisstad en 'Energy City' kan Groningen een voorhoederol spelen. Binnenkort wordt

Visie op de ondergrond

Tegelijk met deze warmtevisie ontwikkelde de gemeente Groningen een visie op de ondergrond, Stad verdiept. Deze visie geeft richting aan de noodzakelijke regie en coördinatie van het gebruik en de ordening van de ondergrond van de gemeente Groningen. Hierbij wordt nadrukkelijk de relatie met de bovengrond gelegd. Essentieel zijn de verbanden met de doelstellingen uit het Structuurplan en de doelstellingen op het gebied van energie. Deze verbanden zijn in drie hoofdthema's onderverdeeld: 1) Bodemenergie, 2) Ruimte en 3) Water. De in deze warmtevisie genoemde mogelijkheden zoals WKO, hoge temperatuuropslag en geothermie vallen rechtstreeks onder de noemer Bodemenergie uit de visie op de ondergrond. In onderstaande figuur is 'bodemenergie' weergegeven.



Bron: Rapport bodempotentieel If Technology

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

14 Warmte en koude; kansen in Groningen

gestart met de Energy Academy. Ook het in Groningen lopende onderzoeksproject Flexiheat ('Smart grid voor warmte'; RUG, Hanzehogeschool, kennisinstituten en marktpartijen) zal veel - vooral ook praktisch toepasbare - kennis opleveren.

2.3 Randvoorwaarden en kritische succesfactoren

Om 'warmte' de rol te geven die ons voor ogen staat, is het van belang in beeld te hebben wat daarbij de belangrijkste randvoorwaarden en kritische succesfactoren zijn. Dat inzicht is mede van belang om verderop beslissingen te kunnen nemen over de rol die we als gemeente moeten en/of willen spelen.

Ruimte doet er toe

Om verschillende warmtebronnen nuttig te kunnen gebruiken moeten verschillende functies (wonen, werken, recreëren) ruimtelijk met elkaar worden verbonden. Voor een gebied kunnen bewust functiecombinaties worden gekozen die gezamenlijke energie-efficiënt zijn, bijvoorbeeld doordat restwarmte van een industrie of kantoor kan worden benut in naastgelegen woningen. Bij geothermie, WKO en warmtenetten gaat het bovendien om ingrepen in de ondergrond. Warmtetoepassingen vragen daarom om een ruimtelijke visie en doelgerichte ruimtelijke regie. Dit is primair de verantwoordelijkheid van de gemeente, die langs deze weg dus de (ruimtelijke) voorwaarden moet creëren opdat ook (eventuele) andere partners hun bijdrage kunnen leveren.

Gebiedsgerichte aanpak

De aanleg en exploitatie van warmtenetten en andere warmte-toepassingen kan nooit in één keer voor de gehele stad. Tegelijk is voor veel experimenten een voldoende

schaalgrootte essentieel. De conclusie is dat een gebiedsgerichte benadering de beste kansen biedt, waarbij de definiëring van het 'gebied' wordt bepaald door de aanwezigheid van (potentiële) warmte/koudebronnen en -afnemers en de kansen deze succesvol bij elkaar te brengen.

Lange termijnbeleid

De ontwikkeling van een warmte-infrastructuur vereist omvangrijke ruimtelijke en infra-structurele investeringen. Deze investeringen zijn alleen rendabel op lange termijn. Partijen die overwegen hierin een rol te spelen, verlangen daarom van de overheid lange-termijnbeleid en een consistente uitvoering ervan.

Veel innovaties nodig

Veel innovaties zijn nodig om ons doel te verwezenlijken. Dan gaat het niet alleen over techniek, maar ook over zaken als slimme infrastructuur, nieuwe organisatievormen, nieuwe wet- en regelgeving, nieuwe instrumenten, de ontwikkeling van nieuwe markten en de komst van nieuwe partijen die wellicht samen met al aanwezige partijen nieuwe coalities gaan vormen. Dit vereist van alle betrokkenen een open instelling en de bereidheid gewoontes, werkwijzen en regels zo nodig aan te passen.

2.4 Goede kansen in Groningen

In het voorgaande werd duidelijk dat de stad Groningen een aantal onderscheidende kenmerken heeft die de toepassing van warmte aantrekkelijk maken. Dat geldt zowel voor duurzame warmte als het benutten van restwarmte. We zetten ze aan het eind van dit hoofdstuk nog eens op een rijtje:

- Er is veel restwarmte beschikbaar in de directe omgeving van de stad die nog niet wordt benut. Die restwarmte is afkomstig van de industrie (o.a. Suikerunie, Attero), het UMCG, en WKK-installaties*. In theorie kan met de beschikbare restwarmte uit alle beschikbare grote en kleine restwarmtebronnen in de totale warmtevraag van de stad worden voorzien.
- De ondergrond van Groningen is zeer geschikt voor WKO (zowel open als gesloten systemen)
- De diepe ondergrond van Groningen is zeer geschikt voor de winning van aardwarmte. De geologische structuur biedt kansen om op enkele kilometers diepte duurzame warmte in grote hoeveelheden te winnen. Groningen beschikt inmiddels over een concessie voor een relatief beperkt gebied in het noordwesten van de gemeente.
- Kennisstad Groningen speelt een belangrijke rol in 'Energy Valley', het Noordelijk samenwerkingsverband waarbinnen tal van kansrijke innovatieve energieprojecten gestalte krijgen. In veel van deze projecten liggen verbindingen (of kunnen deze gelegd worden) met warmte/koude-toepassingen.
- Binnenkort start het onderzoeksprogramma Flexiheat van de Rijksuniversiteit, Hanzehogeschool en vele andere partijen naar de mogelijkheden rondom "slimme" warmte in de Stad. Dit onderzoek richt zich onder andere op de koppeling van verschillende systemen, het matchen van vraag en aanbod en de mogelijkheden op het gebied van geothermie

- Behalve in de directe omgeving van de stad Groningen, is ook in de Eemshaven zeer veel restwarmte beschikbaar, vooral van de elektriciteitscentrales. Technisch is het niet moeilijk om die warmte naar de stad Groningen te transporteren. De kosten van een warmteleiding Groningen - Eemshaven zijn vooralsnog echter te hoog. Daarnaast heeft Groningen zelf mogelijkheden genoeg om zelf de warmtebehoefte in te vullen. Op termijn kan een koppeling wel interessant worden.

* WKK: warmte-kracht-koppeling. In WKK-installaties wordt verwarming gecombineerd met elektriciteitsopwekking; het zijn mini-elektriciteitscentrales, waarbij de (rest)warmte ook gebruikt wordt.

3

Ambities rol en strategie van de gemeente



In het vorige hoofdstuk hebben we uiteengezet dat er in Groningen bovengemiddelde kansen zijn voor succesvolle ontwikkeling en gebruik van duurzame warmte. Die kansen willen we benutten. We willen voortvarend aan de slag met de mogelijkheden die er nu al zijn en straks bijkomen. Dat is absoluut noodzakelijk om onze energie-ambities te kunnen realiseren. Tegelijk is het ook van groot belang om de warmtevoorziening voor huishoudens op lange termijn veilig te stellen en betaalbaar te houden. Duurzaam en sociaal gaan hier dus hand in hand.

Hieronder formuleren we nogmaals onze ambities en zetten we uiteen welke strategische keuzes we maken. Leidend daarbij is ons uitgangspunt dat de ontwikkeling en inzet van duurzame warmte primair de inwoners van Groningen ten goede dient te komen.

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

18 Ambities; rol en strategie van de gemeente

3.1 Waarborgen van publieke belangen

Hiervoor stelden we al vast dat het in het warmtebeleid niet alleen gaat om duurzaamheid en energiebesparing. Voor grootschalige toepassing van warmte is kostbare infrastructuur vereist, als basis voor een nieuwe nutsvoorziening. Als gemeentelijke overheid hebben we daarin de verantwoordelijkheid publieke belangen op de lange termijn te waarborgen. Concreet betreft het publieke belang duurzaamheid, betrouwbaarheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid. Hieronder lichten we ze toe. Aansluitend stellen we ons ook ten doel met ons warmtebeleid bij te dragen aan de lokale en regionale economie.

Duurzame stad

Onze duurzaamheidsambities voor het warmtespoor hebben we vastgesteld in het Masterplan Groningen Energieneutraal (2011) en het uitvoeringsprogramma Groningen geeft energie (2011). Samengevat luiden ze als volgt:

- 1) Het warmtespoor draagt voor minimaal 15% bij aan de beoogde reductie van de CO₂-uitstoot. (Netto CO₂-uitstoot nul in 2035, in 2025 halverwege);
- 2) Groene warmte (en koude) is einddoel. In 2035 zetten we geen fossiele energiebronnen meer in voor warmte (en/of koude). Voor warmte gebruiken we alleen nog 'groene', hernieuwbare bronnen.

Met ons warmtebeleid bewegen we ons in het bijzonder op treden 2 en 3 van de Groninger energieladder (zie kader hieronder) Warmte kan op een duurzame manier worden geproduceerd, bijvoorbeeld door gebruik te maken van aardwarmte (geothermie), warmte uit biomassa of warmtekoude opslag in de bodem (WKO). Daarnaast zijn er nu nog veel restwarmtestromen die we nu ongebruikt laten.

De Groningse energieladder

In de Routekaart Energieneutraal+ 2025 (november 2007) introduceerde de gemeente Groningen de 'Groningse Energieladder', een vijftrapsmethodiek voor ons energie(besparings)beleid:

1. Geen energie verbruiken

Het mooist zijn activiteiten die geen externe energie vragen. Fietsen is daarvan een mooi voorbeeld.

2. Energiegebruik verminderen

Bij activiteiten die niet zonder externe energie (gas, elektriciteit, motorbrandstoffen) kunnen, is het zaak de behoefte aan energie zo veel mogelijk terug te dringen.

3. Duurzame energie gebruiken

De energie die (na maximale beperking) dan toch nog nodig is, moet zoveel mogelijk duurzaam zijn (zon, wind en aardwarmte en energie uit reststromen, zoals bijvoorbeeld Groente, Fruit en Tuinafval (= biomassa)

4. Fossiele brandstoffen zo efficiënt mogelijk gebruiken

Zolang en voor zover fossiele brandstoffen nog nodig zijn, willen we deze zo efficiënt mogelijk en met het hoogst haalbare rendement inzetten.

5. Fossiele CO₂-uitstoot compenseren

De CO₂-uitstoot door gebruik van fossiele energiebronnen, willen we zoveel mogelijk compenseren door groen aan te planten.

Toegankelijke, betaalbare en betrouwbare warmtevoorziening

We verwachten dat het gebruik van warmte voor eindgebruikers (op termijn) financieel aantrekkelijk zal worden en dat de exploitatie van warmtenetten geld op gaat leveren. Als gemeente willen wij dat deze voordelen zoveel mogelijk ten goede komen aan alle inwoners en bedrijven en dat niemand er ongewild van verstoken blijft. Dat betekent dat we als gemeente beleid en (juridische) instrumenten zullen ontwikkelen gericht op:

- garanderen van 'onrendabele' aansluitingen op warmtenetten (voorkomen van 'cherry-picking')
- publiek eigendom en beheer van de warmte-infrastructuur,
- publieke zeggenschap over exploitatie en opbrengsten van diepe aardwarmte
- publieke zeggenschap over tarieven voor eindgebruikers

De ontwikkeling van dit beleid en instrumentarium zal mede tot stand komen naar aanleiding van de ervaringen en opgaven die we in de praktijk zullen tegenkomen. Voor elke ontwikkeling geldt een zorgvuldige afweging en verantwoorde financiële risico's. Op die manier zal ons toekomstige beleid aansluiten op de specifieke omstandigheden. Zie ook hoofdstuk 4.

Versterken lokale en regionale economie

We willen in ons gemeentelijke energie-beleid ook aansluiten bij ons economisch beleid, zoals verwoord in de nota G-kracht (2010). Daarbij gaat het voornamelijk om het versterken van de regionale en lokale economie, gebruikmakend van de kwaliteiten van Groningen als kennisstad. Energie is in ons economisch beleid een speerpuntsector.

3.2 Rol van de gemeente

Hoe we aan de hier geformuleerde ambities het beste gestalte kunnen geven, is in dit stadium niet eenvoudig vast te stellen. Warmteprojecten verschillen sterk in techniek, (geografische) omvang, de mate waarin voorinvesteringen nodig zijn, verwachte afschrijvingen en terugverdientijden, betrokken partners, juridische randvoorwaarden enz.

Steeds zullen we als gemeente zorgvuldig moeten bepalen hoe we -op lange termijn - het publieke belang het beste kunnen dienen. Een belangrijk doel dat we ons voor de komende periode stellen is om hierin 'werkendeweg' en in dialoog met de gemeenteraad de juiste balans te vinden, binnen de kaders zoals hieronder geschetst.

Onderscheid 'fysiek' en 'organisatie'

Bij de ontwikkeling van warmteketens onderscheiden we 'fysiek' en 'organisatie', met een verschillende rol voor de gemeente. 'Fysiek' betreft de ontwikkeling van de fysieke infrastructuur waarbij warmte van verschillende bronnen via een leidingennetwerk bij de eindgebruiker wordt gebracht. De gemeente heeft hierin als uitvoerende partij slechts een beperkte rol. Met 'organisatie' doelen we op de organisatie en het proces dat nodig is om de warmtenetten te realiseren. Omdat hier vaak veel partijen bij betrokken zijn met elk hun eigen rol en belangen heeft de gemeente hierin een belangrijke rol.

Actief regie voeren

Als uitvoerende partij speelt de gemeente een beperkte rol. De gemeente speelt vooral een rol als regisseur: met het uiteindelijke doel voor ogen de juiste spelers vinden, ze bij elkaar brengen en ieder de rol te geven die het beste past. Deze regierol willen we actief invullen; door kennis en ervaringen van private en publieke partijen te bundelen, en door concrete projectinitiatieven te selecteren en te ondersteunen.

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

20 Ambities; rol en strategie van de gemeente

Speelveld afbakenen en bewaken

Het ontwikkelen van warmtenetten duurt vele jaren (decennia) en gaat gepaard met grote investeringen. Er zullen altijd meerdere partijen bij betrokken zijn. Samenwerken lukt alleen als alle partijen kunnen rekenen op bestendig beleid en op een duidelijk afgebakend speelveld, waarop de regels tussentijds niet veranderen. De gemeente heeft ook een rol als vergunningverlener en kan bijvoorbeeld in bestemmingsplannen (regelgeving, ruimtereservering) hiermee rekening houden.

Nieuwe vormen van publiek beheer en zeggenschap

Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor het publieke belang. Maar dat betekent niet persé dat we als gemeente in het eigendom en het beheer van warmtenetten altijd een rol hebben te spelen. Er zijn ook andere organisaties waarbij het publieke belang in vertrouwde handen is. Te denken valt hierbij aan het Waterbedrijf, woningcorporaties en de publieke netwerkbeheerder Enexis.

Naast deze traditionele publieke organisaties ontstaan er ook nieuwe vormen van publiek beheer en zeggenschap. Voorbeelden zijn energiecoöperaties, (grote) verenigingen van eigenaren, of bedrijvenclusters. Op voorwaarde dat het publieke belang op langere termijn is gewaarborgd, kunnen beheer en zeggenschap van warmtenetten aan dergelijke organisaties worden toevertrouwd. De totstandkoming van dergelijke nieuwe publieke organisaties zullen we als gemeente - voor zover dat binnen onze mogelijkheden ligt - actief stimuleren.

3.3 Wetgeving

Bij het realiseren van onze ambities, moeten we als gemeente vanzelfsprekend rekening houden met kaderstellend beleid van andere overheden en met bestaande (en nieuwe) wetgeving.

Bij het ontwikkelen en realiseren van warmteprojecten, zijn verrassend veel wetten van toepassing. Dit is zo omdat warmte- en koudeprojecten vaak gepaard gaan met ingrepen in de ondergrond. Hiernaast zijn er ook diverse wetten die bevoegdheden, eigendommen en tarieven in de energievoorziening regelen en de de speelruimte van de gemeente begrenzen.

Een overzicht met beknopte toelichtingen van de voor warmte relevantste de wet- en regelgeving vindt u in bijlage 1.

3.4 Strategie

Aansluitend op de hiervoor verwoorde ambities, willen we ons bij de invulling van onze rol als regisseur laten leiden door de volgende strategische uitgangspunten:

Geen blauwdruk, maar groeimodel

De gemeente Groningen kiest nadrukkelijk niet voor een 'grand design' van warmtenetten in de hele stad. Ervaringen in andere steden leren dat een dergelijke benadering niet alleen technische, maar ook beheersmatig veel risico's met zich meebrengt, waarbij het publieke belang het gemakkelijk aflegt tegen belangen van grote (particuliere) investeerders.

En 'grand-design' is ook om andere reden op dit moment ongewenst. Inmiddels zijn er in de stad namelijk al allerlei initiatieven gestart en projecten gaande. Die willen we uiteraard niet frustreren, maar juist maximaal faciliteren. In Groningen kiezen we daarom voor een groeimodel, waarin we per gebied en samen met de betrokken inwoners, instellingen en bedrijven de beste oplossingen proberen te vinden, aanhakend op wat al gaande is. Dat garandeert maximale inbreng van inwoners, gebruikers en maatschappelijke partners. Zie verder hieronder. Voorwaarde is dat de per gebied ontwikkelde warmtenetten gekoppeld kunnen worden, waarmee op termijn dus ook in Groningen één integraal stadswarmtenetwerk ontstaat.

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

Ambities; rol en strategie van de gemeente 21

Gebiedsgerichte aanpak

We gaan niet in de hele stad tegelijk aan de slag, maar we doen het gebiedsgewijs. Kansrijke gebieden ('stedelijke energielandschappen') definiëren we onder meer op basis van de warmtevraag en -aanbod in een gebied. Dat kan op verschillende ruimtelijke schaalniveaus; gebouwen, staten of (delen van) wijken. Om gebieden te kunnen definiëren en (proef) projecten te kunnen initiëren en op haalbaarheid te kunnen beoordelen, is het nodig om inzicht te hebben in de huidige en toekomstige warmte- en koudevraag van Groningen. Hiervoor hebben we zeer recent onderzoek laten verrichten (zie bijlage 2).

Zo goed mogelijk benutten van de kwaliteit van energie

In hoofdstuk 2 beschreven we dat een belangrijk doel van het 'warmtespoor' is energie van lage temperatuur - die nu nog vaak verloren gaat - nuttig te gaan gebruiken. Om dit voor elkaar te krijgen moeten functies worden gecombineerd. Dankzij de geschiktheid van de Groningse ondergrond voor hoge-temperatuuropslag zijn hiervoor goede mogelijkheden.

De Suikerunie bijvoorbeeld levert dan niet alleen maar suiker maar wordt ook energieleverancier. Hetzelfde kan bij afvalverwerker Attero. Industrierreinen en agrobédrijvenparken kunnen zo ook een rol krijgen als energieleverancier. Een andere toepassing is warmteterugwinning uit rioolwater van huishoudens, bedrijven en industrie (riothermie). Met WKO-installaties kan warmte van lage temperatuur worden opgeslagen en (later) weer nuttig worden gebruikt.

Leren en kansen benutten in projecten

Als aardgasstad kent Groningen geen traditie van warmte- en koude distributiesystemen.. Dit leidt tot een belangrijke strategische keuze: we moeten vooral ervaring opdoen.

We kiezen voor een pragmatische insteek: kansen

pakken daar waar ze zich voordoen, samen met andere partijen. Al lerende doen en al doende leren. We willen ervaring opdoen in een beperkt aantal kleinere, overzichtelijke projecten waarin een beperkt aantal partijen is betrokken. In de toekomst kunnen we mogelijk meerdere van dergelijke projecten verbinden door 'kralen te rijgen'. We noemen deze eerste projecten daarom 'groeibrijlanten'.

Op basis van deze pilotprojecten ontwikkelen we dan grotere projecten, die we, onderbouwd met goede business cases, daarna kunnen starten.

Maximale rol voor lokale en regionale partners

De toepassing van warmte in de gemeente Groningen dient zo veel mogelijk bij te dragen aan lokale en regionale ontwikkeling. Niet alleen willen we hiermee lokale werkgelegenheid stimuleren, ook zal kennis nodig zijn die aanwezig is bij de kennisinstellingen en in de markt.

Ook willen we als gemeente maximaal ruimte bieden aan nieuwe (particuliere) lokale publieke samenwerkingsverbanden, waar die bijdragen aan de doelstellingen van ons energiebeleid (zoals bijvoorbeeld energiecoöperaties).

4

Activiteiten

projecten, organisatie
en uitvoering



In dit hoofdstuk beschrijven we de projecten, activiteiten waarmee we de komende jaren aan de slag zullen gaan. Eerst lichten we toe hoe we met de ontwikkeling van integrale energiegebiedvisies aan de slag zullen gaan. Daarna komen achtereenvolgens aan de orde:

- warmte-koude opslag (WKO)
- gebruik van restwarmte en warmtenetten
- geothermie
- energie uit afvalwater: riothermie

Aan het eind van dit hoofdstuk gaan we kort in op aansturing en organisatie.

Opmerking: alle hieronder opgenomen activiteiten en projecten spelen een belangrijke rol bij de ontwikkeling van duurzame warmte en koude voor de gemeente Groningen. Ze bevinden zich echter in uiteenlopende stadia van ontwikkeling en zullen daardoor in aard en omvang verschillen.

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

24 Activiteiten; projecten, organisatie en uitvoering

4.1 Ontwikkelen integrale energie-gebiedsvisies

De gemeente heeft een belangrijke rol als gebiedsregisseur van de stedelijke energielandschappen. De gemeente neemt het initiatief en faciliteert het maken van energie-gebiedsvisies

Acties 2012

Integrale energie-gebiedsvisie (laten) opstellen voor minimaal drie gebieden te weten:

- a) Europapark en directe omgeving
- b) Wijken Paddepoel, Selwerd, Vinkhuizen en Kostverloren
- c) Suikerunie Hoogkerk en omgeving

Waarom beginnen we met deze gebieden?

EUROPAPARK: warmte/energie geeft een belangrijke meerwaarde aan het Europapark en omgeving. Hierdoor grotere kans op economische ontwikkeling (lees verkoop grond) en uitstraling / publiciteit (FC).

- wko-mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen zijn beperkt, andere warmte/ duurzame energie bronnen zijn noodzakelijk;
- energie-infrastructuur mogelijk stuwende factor achter economische ontwikkeling
- koppeling energie Europapark met andere nabijgelegen ontwikkelingen mogelijk
- groene ambities FC Groningen, groene Euroborg etc.

PADDEPOEL EN OMGEVING: in dit gebied kan ook eenvoudige wijze een groot aantal gebouwen (wooneenheden) op termijn van duurzame warmte voorzien worden door middel van een warmtenetwerk.

- mogelijkheid om grote complexen te koppelen.
- een groot aantal verwarmingssystemen en wkk's moeten binnen afzienbare termijn vervangen worden.
- op Zernike is koppeling met geothermie mogelijk.

SUIKERUNIE HOOGKERK EN OMGEVING: een gebied met een grote potentie.

- tijdens de bietencampagne zeer veel restwarmte beschikbaar.
- woningen in Hoogkerk op geringe afstand
- koppeling niet eenvoudig, maar lijkt wel mogelijk

Energietransitiepark

Energy Valley heeft het initiatief genomen om economische ontwikkeling en duurzame energie aan elkaar te koppelen, volgens een nieuw concept 'energietransitiepark' (ETP). Als pilot brengen we voor het Europapark en omgeving de mogelijkheden als ETP in kaart. Dit gaat in afstemming met de ontwikkeling van een warmtenet en de groene ambities van onze FC. Een stuurgroep zal de verdere ontwikkeling van het ETP Europapark aansturen.

Toelichting

Omdat de stad vele verschillende 'landschappen' kent is integrale gebiedsbenadering steeds het vertrekpunt. Daarbij wordt geprobeerd zo veel mogelijk gebruik te maken van de mogelijkheden en kansen die zich in een gebied voordoen. Een 'gebied' is niet scherp gedefinieerd. Dit kan een wijk zijn of een deel van een wijk, het kan een kantorenpark zijn of een bedrijventerrein. Elk gebied heeft haar eigen 'couleur local' die zo goed mogelijk dient te worden benut om duurzaam (schoon, betrouwbaar en betaalbaar) in de energiebehoefte te voorzien. Op die manier kan in verschillende delen van de stad voor verschillende combinaties van energieopties worden gekozen, steeds opnieuw zo goed mogelijk passend bij de kansen die zich in een gebied aanbieden.

We ontwikkelen de energie-gebiedsvisies samen met andere partijen zoals corporaties, energiebedrijven, het waterbedrijf en buurt- en bewonersverenigingen. Aansluitend proberen we concrete projecten te definiëren. Hiervoor worden naast technische mogelijkheden ook meteen relevante business cases doorgerekend. Wij hopen hiermee in korte tijdsbestek te weten waar we staan en wat de mogelijkheden zijn.

Alle sporen van het Uitvoeringsprogramma van het Masterplan Groningen Energieneutraal worden op deze manier voor het betreffende gebied onderzocht en gewogen. De kansen die zich per gebied voordoen kunnen verschillend van aard zijn. Het kunnen warmtebronnen zijn die beschikbaar komen, herstructureringsprojecten van corporaties waarbij kan worden aangesloten of actieve bewoners die zich willen inzetten voor een duurzame energievoorziening.

In de energie-gebiedsvisie speelt warmte een belangrijke rol, met name omdat de eventuele aanleg van warmtenetten gepaard gaat met grote voorinvesteringen. Bovendien zijn bij warmtenetten de verbindingen tussen de verschillende gebieden van belang. Daarom zal meestal het warmtespoor aanleiding geven tot het ontwikkelen van een energie-visie voor een bepaald gebied.

Gebiedsvisies ontwikkelen we als gemeente niet alleen in het kader van ons energiebeleid, maar ook om andere redenen. Wat de aanleiding ook is, in de toekomst zal in elke gebiedsvisie ook aandacht noodzakelijk zijn voor de energiehuishouding. Op die manier verankeren we onze energiedoelstellingen in de volle breedte van het gemeentelijk beleid.

Met drie genoemde gebieden maken we de "aftrap". Met de bedoeling om in de toekomst bij elke voorkomende grote ontwikkeling (nieuwbouw, herontwikkeling, renovatie) energie gebiedsvisies te maken.

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

26 Activiteiten; projecten, organisatie en uitvoering

4.2 Warmte/koude-opslag

WKO wordt al veelvuldig toegepast, met name in de utiliteitsbouw. De routes naar een uitbreiding van het WKO potentieel zijn redelijk duidelijk. We verwachten geen grote verrassingen. Het WKO systeem kan ook ingezet worden voor hoge temperatuur opslag. Met een hoge temperatuur opslag kan bijvoorbeeld restwarmte in de ondergrond tijdelijk gebufferd worden. De temperatuur van het water is daarbij hoger dan 25 graden.

Lopende initiatieven/projecten

Collectieve WKO Forum / Grote Markt

Rondom de ontwikkelingen van het Forum in de binnenstad geldt dat een technisch-financieel haalbaarheidsonderzoek voor het realiseren van een collectief WKO systeem voor de Grote Markt is afgerond. Hierin zijn ook mogelijke ontwikkelingen in de omgeving meegenomen. Op dit moment wordt bekeken op welke wijze en met welke partijen het project kan worden gerealiseerd.

WKO Grunobuurt en De Hoogte

Woningcorporaties gaan aan de slag met WKO in nieuwbouwprojecten. In de Grunobuurt betreft het de ontwikkeling van 500 woningen, waarvan de eerste fase (ongeveer 150 woningen) nu wordt gerealiseerd. Ook bij de nieuwbouw in de Hoogte (Cortinghborg) worden WKO systemen toegepast. De gemeente heeft hierbij geen directe betrokkenheid.

Masterplan WKO Europapark

Voor het Europapark hebben wij een WKO Masterplan gemaakt. Met een masterplan regel je waar de WKO bronnen mogen komen. Op dit moment wordt bekeken hoe WKO en een (rest)warmtenet meerwaarde voor het Europapark kunnen opleveren. WKO wordt hierbij zo mogelijk geïntegreerd in een warmtenet.

Onderzoek bodempotentieel

In het kader van de warmtevisie heeft het bureau IF technology een studie (IF technology, Potentieel van de ondergrond, 61503/WN, april 2012) uitgevoerd naar het bodempotentieel in de Stad. In bijlage 2 vind u een aantal kaarten / uitkomsten uit deze studie.

Hoge temperatuur opslag Oosterpark voor restwarmte UMCG

Onderzoek mogelijkheden seizoenopslag (hoge temperatuur opslag) van koelwarmte van het UMCG in de ondergrond van het Oosterpark (in de Bloemenbuurt Oosterparkwijk) ten behoeve van de verwarming van circa 1750 woningen in de Oosterparkwijk en Oosterhamriktracé, waarvan 750 woningen nieuwbouw en 1000 woningen bestaande bouw. Het project staat in de startblokken, maar er zijn nog enige financiële 'obstakels' te nemen. Na instemming bestuurders UMCG, Nijestee, Rendo Duurzaam en de gemeente Groningen kan in 2013 worden gestart met de aanleg.

Acties 2012

Maken WKO beleid

Toelichting

Uit het onderzoek van IF en uit eigen bevindingen blijkt dat het noodzakelijk is om als gemeente eigen WKO-beleid te gaan maken. Op enkele plaatsen in de Stad gaan WKO systemen elkaar op termijn beïnvloeden (bv. Binnenstad en Europapark). Dit noemen we interferentiegebieden. Rondom het UMCG en op het Zernike Complex is de ondergrond al maximaal "geclaimed" en kunnen andere partijen geen gebruik meer maken van WKO.

Dit betekent dat met name bij de toepassing van open systemen, de verdeling van de WKO installaties in de ondergrond belangrijk is. Om de potenties van de ondergrond optimaal te benutten, ervoor te zorgen dat de ondergrond zo efficiënt mogelijk wordt benut en om te voorkomen dat voor initiatiefnemers gaat gelden 'wie het eerst komt, het eerst maalt', is sterke regie op de ondergrond nodig.

Als gemeente moeten we nauw samen werken met de provincie. Als eerste stap zal daarom samen met de provincie worden gewerkt aan een gezamenlijk stappenplan WKO voor de gemeente Groningen zodat initiatiefnemers zo goed mogelijk kunnen worden begeleid in de procedure om WKO te benutten. Momenteel verleent de provincie de vergunning voor open WKO systemen. Echter, per 1 januari 2013 wordt de gemeente vergunningverlener voor grotere gesloten WKO systemen. Door het aanwijzen van zogenaamde interferentiegebieden kan de gemeente tevens door de provincie gemandateerd worden als bevoegd gezag voor open systemen.

Om duidelijkheid te geven over waar wel en waar geen WKO kan worden toegepast maken wij een 3D-zone kaart waarop kan worden afgelezen waar WKO is toegestaan, WKO onder voorwaarden is toegestaan en waar WKO is uitgesloten vanwege andere gebruiksfuncties van de bodem zoals drinkwaterwinning. In de kaart zal onderscheid worden gemaakt tussen kleinere systemen in de ondiepere ondergrond (tot een diepte van 50 meter), een grotere systemen (tot een diepte van maximaal 200 meter). De Visie op de ondergrond dient hiervoor als basis.

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

28 Activiteiten; projecten, organisatie en uitvoering

4.3 Restwarmte en warmtenetten

Restwarmtebenutting wordt nog niet grootschalig toegepast. De kansen worden onderzocht en de eerste grote projectinitiatieven staan op stapel.

Lopende initiatieven/projecten

Onderzoek beschikbare restwarmte

In het kader van de warmtevisie heeft Adviesbureau DHV een onderzoek uitgevoerd naar de beschikbare restwarmte in de Stad. Naast de hoeveelheden warmte (in gigaJoule) heeft DHV ook gekeken naar de temperatuur en wanneer de warmte in tijd beschikbaar is. De meeste "restwarmte- producenten" zijn bereid om hun warmte af te staan voor gebruik in de directe omgeving. [DHV, Restwarmteinventarisatie gemeente Groningen, onderzoek ten behoeve van de gemeentelijke warmtevisie, maart 2012].

Warmtenet Noordwest

Ontwikkeling van plannen voor een lokaal warmtenet in Vinkhuizen, Paddepoel, Selwerd en Kostverloren. Het gaat om het aansluiten van ongeveer 4000 wooneenheden. Het gaat in dit geval om flats, grote wooncomplexen, gebouwen RUG, etc. De ontwikkeling gaat in samenwerking met Essent, Waterbedrijf Groningen en Woningcorporaties. De gemeente faciliteert.

Warmtenet Europapark

Haalbaarheidsstudie, opstellen businesscase, contracteren partijen voor de aanleg van een warmtenet in combinatie met WKO voor Europapark, Kempkensberg en Engelse Kamp. De gemeente werkt hierbij samen met Energy Valley.

Warmtenet Hoogkerk

Op dit moment hebben wij een quickscan restwarmte uitgevoerd. Opzetten warmteproject lijkt kansrijk maar gespreken met mogelijke belanghebbenden moeten nog plaatsvinden. In samenwerking met Waterbedrijf Groningen en Suikerunie gaat de gemeente dit organiseren.

Restwarmte UMCG

In december 2010 hebben de bestuurders van UMCG, Nijestee, Rendo Duurzaam en de gemeente een intentieverklaring ondertekent. Inmiddels is het concept klaar en hebben wij de businesscase doorgerekend. Op dit moment wordt bekeken hoe het project gefinancierd kan worden. Daarna kan een samenwerkings-overeenkomst getekend worden. In totaal 1750 woningen (750 nieuwbouw en 1000 na renovatie) van Nijestee in de Oosterparkwijk kunnen door deze restwarmte stroom van het UMCG verwarmd worden. Er is nog meer warmte beschikbaar voor bijvoorbeeld de nieuwbouw aan het Oosterhamriktracé.

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

Activiteiten; projecten, organisatie en uitvoering 29

Acties 2012

Actief betrokken blijven bij de lopende en nieuwe projectinitiatieven en daar, indien nodig en gewenst, een proactieve rol in spelen.

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

30 Activiteiten; projecten, organisatie en uitvoering

4.4. Geothermie (diepe aardwarmte)

De gemeente heeft zoals al eerder genoemd een concessievergunning geothermie (Ministerie El&I) voor het noordwestelijk gedeelte van Groningen. Binnen dit gebied kan de gemeente een opsporingsvergunning aanvragen voor het daadwerkelijk aanboren van diepe aardwarmte. Deze vergunning moet binnen 2,5 jaar worden aangevraagd. Daarna verloopt de concessie.

Lopende initiatieven/projecten

Marsroute geothermie

In het kader van de warmtevisie hebben wij het bedrijf PGMi (ook onze adviseur voor de aanvraag van de concessievergunning) gevraagd een stappenplan / marsroute geothermie op te stellen. (PGMi, Marsroute aardwarmte gemeente Groningen, maart 2012). In de marsroute zijn o.a. de volgende stappen geïdentificeerd :

Groot geologisch onderzoek (laten) uitvoeren.

Economische haalbaarheid van geothermie onderzoeken.

Business case en financieringsplan voor de exploitatie van geothermie maken

Risicoanalyse en eventuele andere studies uitvoeren voor het verkrijgen van een winningsvergunning

Acties 2012, 2013

Groot geologisch onderzoek

Haalbaarheidsstudie (businesscase) (2013)

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

Activiteiten; projecten, organisatie en uitvoering 31

Toelichting/achtergrond

De ondergrond van de gemeente Groningen blijkt uit eerste geologische studies zeer geschikt voor het winnen van aardwarmte. Op een diepte van ruim drie kilometer is een waterreservoir beschikbaar met een geschatte temperatuur van ongeveer 120°C. Dit water kan worden gebruikt voor onder andere het verwarmen van huizen en gebouwen. Op nog grotere diepte (ongeveer 7 km.) is water met een temperatuur hoger dan 250°C beschikbaar. Hier zou duurzame elektriciteit mee kunnen worden geproduceerd. In eerste instantie zal worden onderzocht of geothermie kan worden benut voor de warmtevoorziening van woningen en gebouwen.

In 2012 willen we starten met het laten uitvoeren van een groot geologische onderzoek. Groot geologisch onderzoek is nodig zodat een meer gedetailleerd beeld wordt verkregen van het werkelijke potentieel en de mogelijke risico's. Dit onderzoek geeft ook inzicht in de mogelijke uitbreiding van het concessiegebied en de kansen voor ondiepe geothermie. Dit onderzoek willen we niet alleen gaan doen. Gekeken wordt naar samenwerking met de RUG, Waterbedrijf Groningen, provincie Groningen, NAM en andere mogelijk geïnteresseerde, belanghebbende partijen.

Voordat een eventuele boring plaatsvindt zijn nog andere studies nodig, zoals een analyse van de mogelijke risico's bij een boring. Indien besloten wordt tot exploitatie dient een winningvergunning te worden aangevraagd. Daarnaast zijn andere vergunningen nodig. De boringen vallen onder de Mijnbouwwet. De doorlooptijd van een dergelijk traject wordt geschat op ruim twee jaar. Als de putten zijn geboord en gereed zijn voor exploitatie kunnen ze worden aangesloten op een warmtedistributienet.

Door het initiatief van Essent voor de mogelijke aanleg van een warmtenet in Paddepoel, Selwerd, Vinkhuizen en Kostverloren kan een goede start gemaakt worden met Geothermie. Essent wil de warmteopwek (WKK) op het Zernike terrein gaan plaatsen. Dit is binnen het concessiegebied Geothermie.

De gemeente neemt het initiatief en de regie in de onderzoeksfase en organiseert de activiteiten die nodig zijn om een eventuele winningsvergunning aan te vragen.

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

32 Activiteiten; projecten, organisatie en uitvoering

4.5 Energie uit afvalwater: riothermie

Riothermie is een methode om warmte uit de riolering terug te winnen. Deze energie kan weer worden gebruikt voor het verwarmen of koelen van woningen en gebouwen. Riothermie is goed te combineren met WKO omdat warmte uit het riool in de zomer kan worden opgeslagen in de bodem.

Lopende initiatieven / projecten

Onderzoek potentie riothermie

Uit een onderzoek van E-kwadraat naar de potentie van warmte uit afvalwater blijkt dat ongeveer 6 % van de warmtebehoefte van de Stad uit "het riool" gehaald kan worden. (E-kwadraat, Potentie Warmte uit Afvalwarmte Groningen, Quick scan, maart 2012, projectnummer 100870). Gezien de mogelijkheden en de combinatie nieuwbouw en nieuw aan te leggen rioleringen moet deze mogelijkheid zeker meegenomen worden in de verdere uitwerking van het warmte spoor.

Haalbaarheidsonderzoek Oosterpark/Indische buurt

Een concreet project is het gebruik van riothermie uit een nieuw aan te leggen persleiding door de Indische Buurt en Oosterparkwijk en een koppeling met nieuw te bouwen woningen in dit gebied. Een haalbaarheidsonderzoek heeft aangetoond dat er volop mogelijkheden aanwezig zijn. Het waterbedrijf Groningen onderzoek een concreet vervolg in samenwerking met de gemeente Groningen en in afstemming met een ander project (restwarmte UMCG) in de Oosterparkwijk.

Acties 2012 - 2014

Onderzoek en voorbereiding besluitvorming

Wij gaan in 2012 de mogelijkheden voor riothermie nader onderzoeken zodat een besluit kan worden genomen over een mogelijke extra investering om de rioolinfrastructuur geschikt te maken voor te terugwinning van warmte. Gekeken wordt of het mogelijk is om op korte termijn een pilot te realiseren. Hiermee willen wij ervaring opdoen naar een eventuele opschaling in de nabije toekomst.

Toelichting

Voor riothermie zijn aanpassingen nodig in het rioelstelsel. Dit betekent dat op momenten dat besluiten worden genomen over investeringen in het rioelstelsel de keuze voor riothermie dient te worden meegenomen in de overwegingen. Voor de komende jaren staan dergelijke investeringen ingepland.

4.6 Organisatie en uitvoering

In de uitvoering van ons warmtebeleid kiezen we ervoor zoveel mogelijk aan te haken bij de bestaande organisatie en werkwijzen binnen de dienst Gemeente Groningen. Dat wil zeggen dat de warmte-projecten en activiteiten projectmatig zullen worden georganiseerd en aangestuurd conform de bestaande projectsturing bij deze dienst. Aanvullend zal een speciaal hiertoe geformeerd programmteam Energie zorgen voor afstemming en coördinatie van de warmte- en overige energieprojecten. Het programmteam Energie rapporteert aan de betrokken portefeuillehouders.

Warmtebeleid is deels een nieuw vakgebied. Dat wil zeggen dat binnen de bestaande bezetting niet alle vereiste expertise gevonden kan worden. Waar nodig zullen we de beleidsstaf en uitvoeringsorganisatie van Gemeente Groningen versterken.

Een belangrijke opgave is het eerder in deze nota aangekondigde beleid en instrumentarium gericht op het garanderen van een toegankelijke, betaalbare en betrouwbare warmtevoorziening voor te bereiden.

Hoe ons beleid en instrumentarium er uiteindelijk uit zal zien, is nu nog niet te zeggen. Eerder in deze nota schreven we al dat we ons bij de ontwikkeling en uitwerking van het gemeentelijke beleid en instrumentarium mede willen laten sturen door de vragen en opgaven die we in de projecten zullen tegenkomen. Op die manier verwachten we ons beleid zo goed mogelijk af te kunnen stemmen op wat de Groningse praktijk verlangt. Steeds met als uitgangspunt het publieke belang op langere termijn maximaal te waarborgen. Onze overwegingen en voorstellen zullen we vanzelfsprekend steeds aan uw raad voorleggen.

5

Financieel perspectief

De verdere ontwikkeling van het warmtebeleid (inclusief de procesmatige kosten van de projecten) financieren we vanuit het budget Masterplan Groningen Energieneutraal. Eventueel noodzakelijke aanvullende investeringen (denk aan geothermie) leggen wij apart aan de gemeenteraad voor.

Voor 2012 en 2013 hebben wij 1,3 miljoen euro gereserveerd voor het verder uitwerken en concreet maken van warmteprojecten. Hiermee hopen wij op korte termijn een aantal grote warmteprojecten en daarmee samenhangende investeringen (door derden) van de grond te krijgen.

Budget activiteiten warmtevisie 2012-2013

Initiatieven / projecten	Kosten* vanuit warmtevisie (€)	Geschatte investeringkosten project (€)	Warmte voor: Woningen (w.e.) Utiliteit (m ² bvo)
4.1 Energie gebiedsvisies	150.000	--	--
Europapark, Hoogkerk, Paddepoel/Selwerd/Vinkhuizen			
4.2. Warmte koude opslag			
WKO Beleid 2012	120.000		
Collectieve WKO Forum	75.000	3.000.000	50.000 m ² bvo
Masterplan WKO Europapark	25.000		
Onderzoek bodempotentieel	25.000		
4.3 Restwarmte en warmtenetten			
Onderzoek beschikbare restwarmte	10.000	--	
Warmtenet Noordwest	40.000	> 25.000.000	4.500 w.e.
Warmtenet Europapark**	200.000	n.b.	200.000 m ² bvo + 500 w.e.
Warmtenet Hoogkerk	40.000	n.b.	n.b.
Restwarmte UMCG	40.000	> 18.000.000	2.000 w.e.
4.4 Geothermie		25.000.000	10.000 w.e.
Marsroute geothermie	7.500		
Groot geologisch vooronderzoek	250.000		
Economische haalbaarheid	50.000		
Business case	50.000		
Risico analyse	50.000		
4.5 Riothermie			
Onderzoek potentieel riothermie	7.500	4.000.000	500 w.e.
Pilot Oosterparkwijk	140.000		
Overige kosten, onvoorzien	22.500	--	
Totaal:	1.300.000	50.000.000	50.000 m ² bvo 7.000 w.e.

* kosten inclusief plankosten ** inclusief Kempkensberg en Engelse Kamp

bvo bruto vloeroppervlak
w.e wooneenheden
investeringskosten zoals berekend in business case
n.b. nog niet bekend

Investeringskosten geothermie 15 miljoen boringen, 5 miljoen installatie, 5 miljoen warmtenetwerk = 5 km, warmte voor 10000 woningen (niet meegenomen in totaal).

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

36

Bijlagen

1 Wetgeving

2 Kaarten

Wet- en regelgeving warmte

(informatie van het Nationaal Expertisecentrum Warmte (NEW))

1 Wet- en regelgeving Bodemenergie

Zowel ondiepe als diepe bodemlagen leveren bodemenergie. Wetten en regels voor boren en gebruik maken van de ondiepe bodem maakt de provincie. Voor de diepe bodem reguleert het ministerie van Economie Landbouw en Innovatie dit.

a Open en gesloten systemen in de ondiepe bodem

Bij open systemen (warmte-koudeopslag) en gesloten systemen (bodemwarmtewisselaars) zijn boringen nodig voor de aanleg van warmtepompen. Voor open WKO-systemen die grondwater onttrekken is altijd een vergunning nodig in het kader van de Waterwet. De provincie geeft de vergunningen af. Voor gesloten systemen is nog geen melding of vergunning nodig.

b Wet- en Regelgeving WKO

Voor open WKO systemen die grondwater onttrekken is altijd een vergunning nodig in het kader van de Waterwet. De provincie geeft de vergunningen af. Voor gesloten systemen is nog geen melding of vergunning nodig.

c Besluit bodemenergiesystemen

Het Besluit bodemenergiesystemen bepaalt de regels met betrekking tot het installeren en in werking hebben van bodemenergiesystemen. In het besluit wordt onderscheid gemaakt tussen open en gesloten bodemenergiesystemen. De open systemen circuleren grondwater en worden 'warmte koude opslagsystemen'

(WKO) genoemd. De gesloten systemen wisselen warmte en koude uit via een gesloten buizenstelsel in de ondergrond en worden daarom 'bodemwarmtewisselaars' genoemd. Het besluit bodemenergiesystemen is geen zelfstandige maatregel van bestuur, maar wijzigt een aantal reeds bestaande besluiten. Inwerkingtreding is voorzien op 1 januari 2013.

2 Vergunningen

De onttrekkingvergunning op basis van de Waterwet wordt verleend door de provincie. Voor het verkrijgen van een vergunning worden de potentiële milieuhygiënische en hydraulische gevolgen van het open systeem onderzocht en waar mogelijk beperkt of voorkomen. De vergunning vervult daarmee een belangrijke rol in de borging van de kwaliteit van bodem en grondwater.

3 Beoordelings Uitvoeringsmethode

Een Beoordelings Uitvoeringsmethode (BUM) heeft tot doel de uniformiteit van beoordeling en vergunningverlening te bevorderen. Hierin worden voorschriften uit de Waterwet, Wet milieubeheer, de AmvB bodemenergiesystemen en eventueel de Provinciale Milieuverordening verder uitgewerkt in een leidraad voor het beoordelen van vergunningaanvragen. Hierin worden ook specifieke onderwerpen als energiebalans en interferentie geoperationaliseerd. De BUM voor provincie en gemeente worden eind 2011 verwacht.

4 HandhavingsUitvoeringsMethode

Een van de instrumenten, van belang voor toezicht en handhaving van het besluit bodemenergiesystemen is de HandhavingsUitvoeringsMethode (HUM). In de HUM worden toezicht en handhaving voor bodemenergiesystemen geoperationaliseerd. De HUM voor provincie en gemeente worden eind 2011 verwacht.

5 Geothermie in de diepe bodem a Mijnbouwwet

Voor het opsporen en winnen van aardwarmte zijn volgens de Mijnbouwwet vergunningen nodig van de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. De aanvraagprocedure is opgenomen in de Mijnbouwregeling. Achtereenvolgens zijn een opsporingsvergunning en een winningsvergunning nodig. Voor een bepaald gebied kan maar aan één partij zo'n vergunning worden verleend.

b De rol van vergunningen bij geothermie

Het aanvragen van vergunningen voor het opsporen en winnen van aardwarmte kost maanden. Eerst moeten de opsporingsvergunning, mijnbouwmilieuvergunning en lokale vergunningen aangevraagd worden. Pas wanneer deze rond zijn, kunnen de eerste boring en well test plaatsvinden. Daarna vraagt u de winningsvergunning aan.

6 Warmtewet

De Warmtewet is op 10 februari 2009 goedgekeurd door de Eerste Kamer. De Warmtewet biedt leveringszekerheid en (prijs)bescherming voor zowel afnemers als leveranciers. In de Warmtewet is geregeld dat energiebedrijven voor stadsverwarming (op basis van restwarmte), geen hogere prijs mogen vragen dan de prijs die geldt voor stoken met gas. Dit wordt ook wel het Niet Meer Dan Anders-principe genoemd. De NMa bepaalt wat de maximumprijzen zijn bij stadsverwarming. De Warmtewet geldt alleen voor warmtelevering en niet voor koudelevering. Verder zijn grootverbruikers uitgesloten. De Warmtewet is nog niet in werking getreden. Voor de invoering van de wet moeten er een algemene maatregel van bestuur en een ministeriële regeling uitgewerkt worden.

7 Capaciteitstarief

Per 1 januari 2009 is de facturatie van de netbeheerderskosten vereenvoudigd door invoering van het capaciteitstarief. Dat heeft gevolgen voor warmtepompsystemen. Voorheen betaalden kleinverbruikers een transporttarief per verbruikt kWh. Sinds de invoering van het capaciteitstarief betalen kleinverbruikers een vast bedrag voor het gebruik van het netwerk. Dit bedrag is afhankelijk van de capaciteit van de aansluiting (dus onafhankelijk van het verbruik). Hoe zwaarder de aansluiting, des te hoger het capaciteitstarief. Woningen hebben doorgaans een beperkte elektriciteitsaansluiting

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

40 Bijlagen

van maximaal 3 x 25 A. Door de toepassing van warmtepompen en de toenemende vraag naar elektrische apparatuur (bijvoorbeeld elektrisch koken) worden steeds meer woningen uitgerust met een zwaardere aansluiting van 3 x 35 A. In het verleden bracht dat geen jaarlijkse meerkosten met zich mee. Met de invoering van het capaciteitstarief is dat veranderd.

8 Besluit aanleg energie-infrastructuur (BAEI)

Het Besluit aanleg energie-infrastructuur (BAEI) stelt regels voor de afwegingen met betrekking tot de aanleg van de energie-infrastructuur. Voorwaarde is een betrouwbare, duurzame en doelmatig functionerende energiehuishouding. Het BAEI is een Algemene Maatregel van Bestuur die regelt dat gemeentes bepalen wie de integrale energie-infrastructuur van locaties aanlegt. Voordat het BAEI in mei 2001 van kracht werd, was het niet mogelijk om het elektriciteitsnet door een andere partij te laten exploiteren dan het regionale energiebedrijf. Voor andere energie-infrastructuur (gas, warmte, koude) waren gemeentes vrij om zelf een partij te zoeken. In het BAEI is ook voor de deze overige energiesoorten beter omlijnd wat wel en niet kan en mag. De gemeentes hebben meer zeggenschap gekregen over de aanleg van alle vormen van energievoorziening. Bovendien bepaalt het BAEI dat altijd het belang van een duurzame en milieuvriendelijke energievoorziening moet worden meegewogen.

9 Provinciaal beleid bodemenergiesystemen

De provincie Groningen heeft beleid ontwikkeld voor duurzaam gebruik van grondwater voor bodemenergiesystemen.

Een aanvraag voor een watervergunning wordt getoetst aan het Provinciaal Omgevingsplan, de Waterwet en onze integrale bodemvisie. De provincie zorgt ervoor dat het grondwater niet te veel opwarmt of afkoelt. Dit is niet wenselijk omdat het grondwater in Groningen gebruikt wordt voor het maken van bijvoorbeeld drinkwater. Bodemenergiesystemen mogen daarom niet in grondwaterbeschermingsgebieden geplaatst worden. Meer hierover leest u in het Provinciaal Omgevingsplan of op de grondwaterkaart.

Vergunning

Om grondwater op te pompen voor een bodemenergiesysteem is een watervergunning nodig. Voor bodemenergiesystemen die minder dan tien kubieke meter water per uur gebruiken zijn er geen kosten verbonden aan de vergunning. Voor systemen die meer water verbruiken, betaalt u geen legeskosten, maar wel de kosten voor het plaatsen van een advertentie.

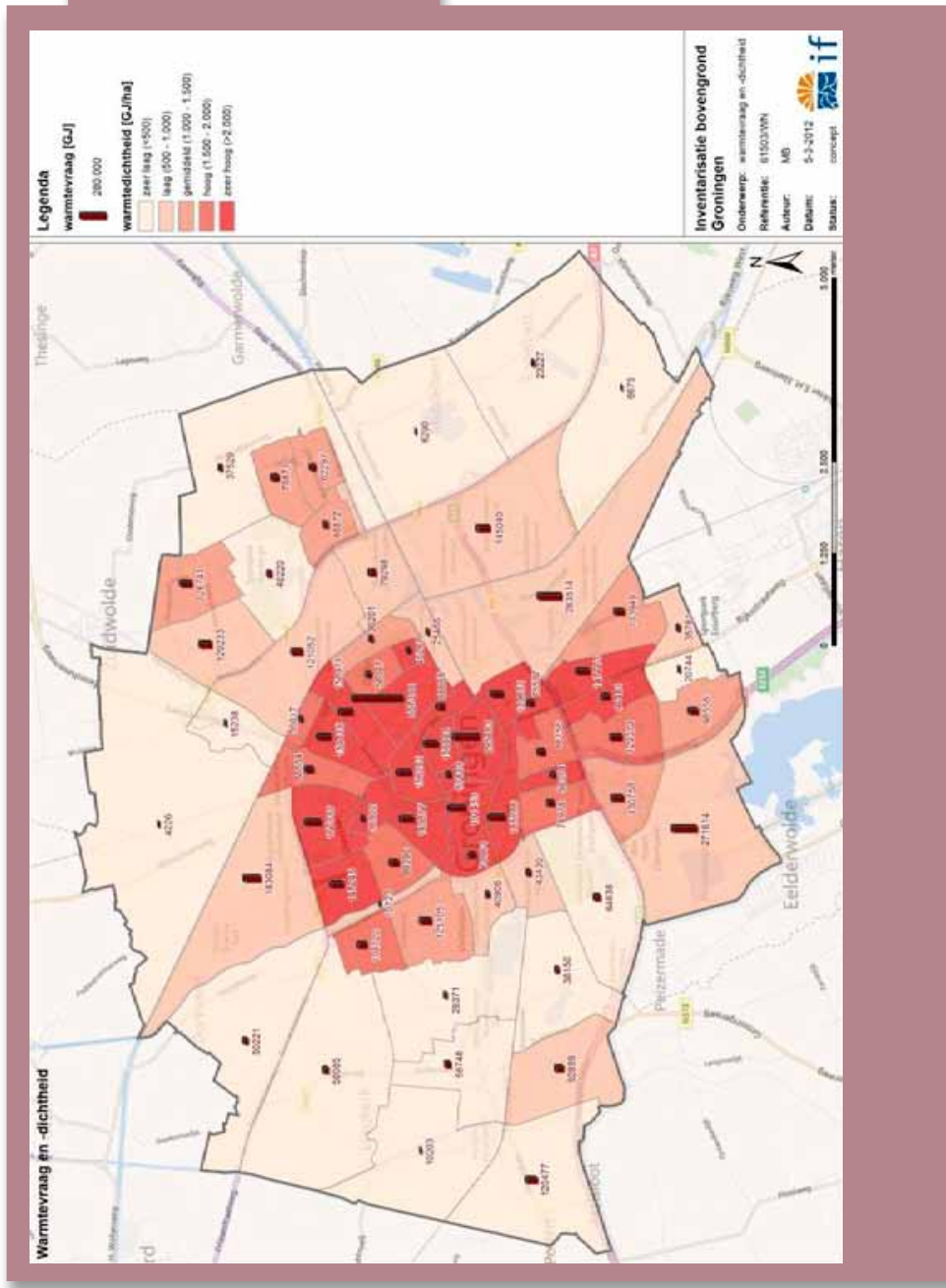
Bijlage - Groningen Duurzaam warm

Bijlagen 41

Bijlage - Groningen Duurzaam warm

42 Bijlagen; kaarten

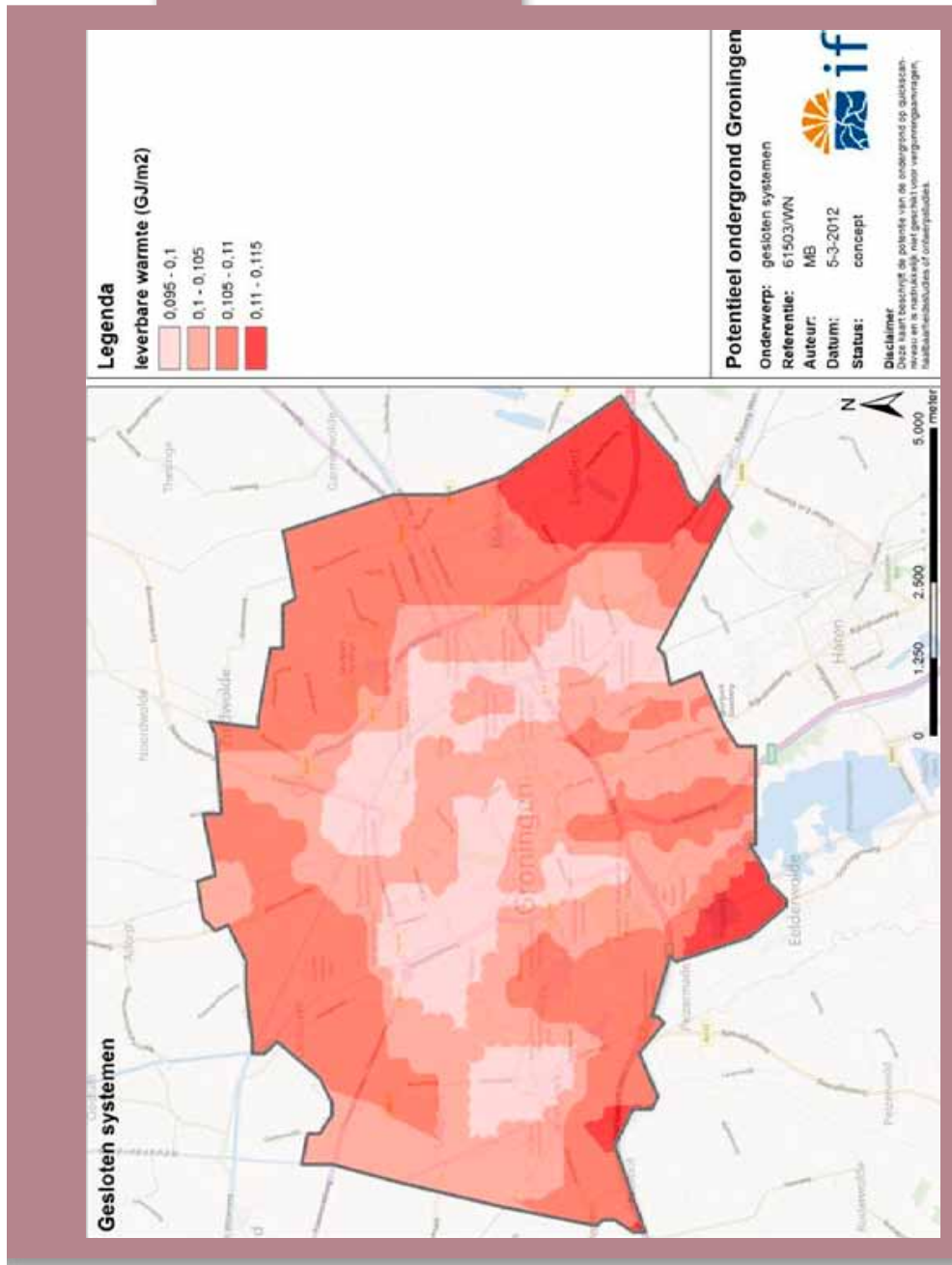
Warmtevraag en -dichtheid



Bijlage - Groningen Duurzaam warm

Bijlagen; kaarten 43

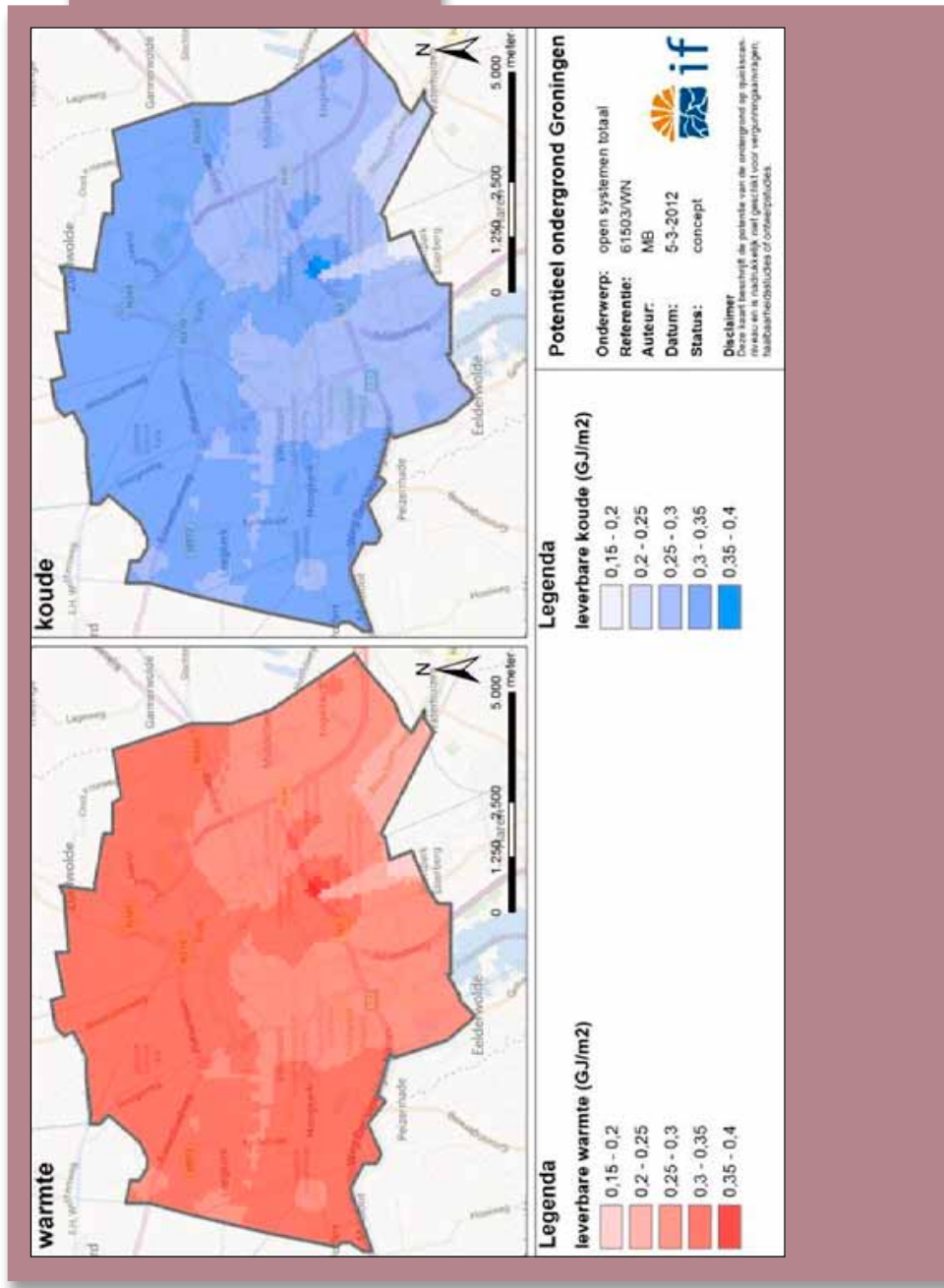
Gesloten systemen



Bijlage - Groningen Duurzaam warm

44 Bijlagen; kaarten

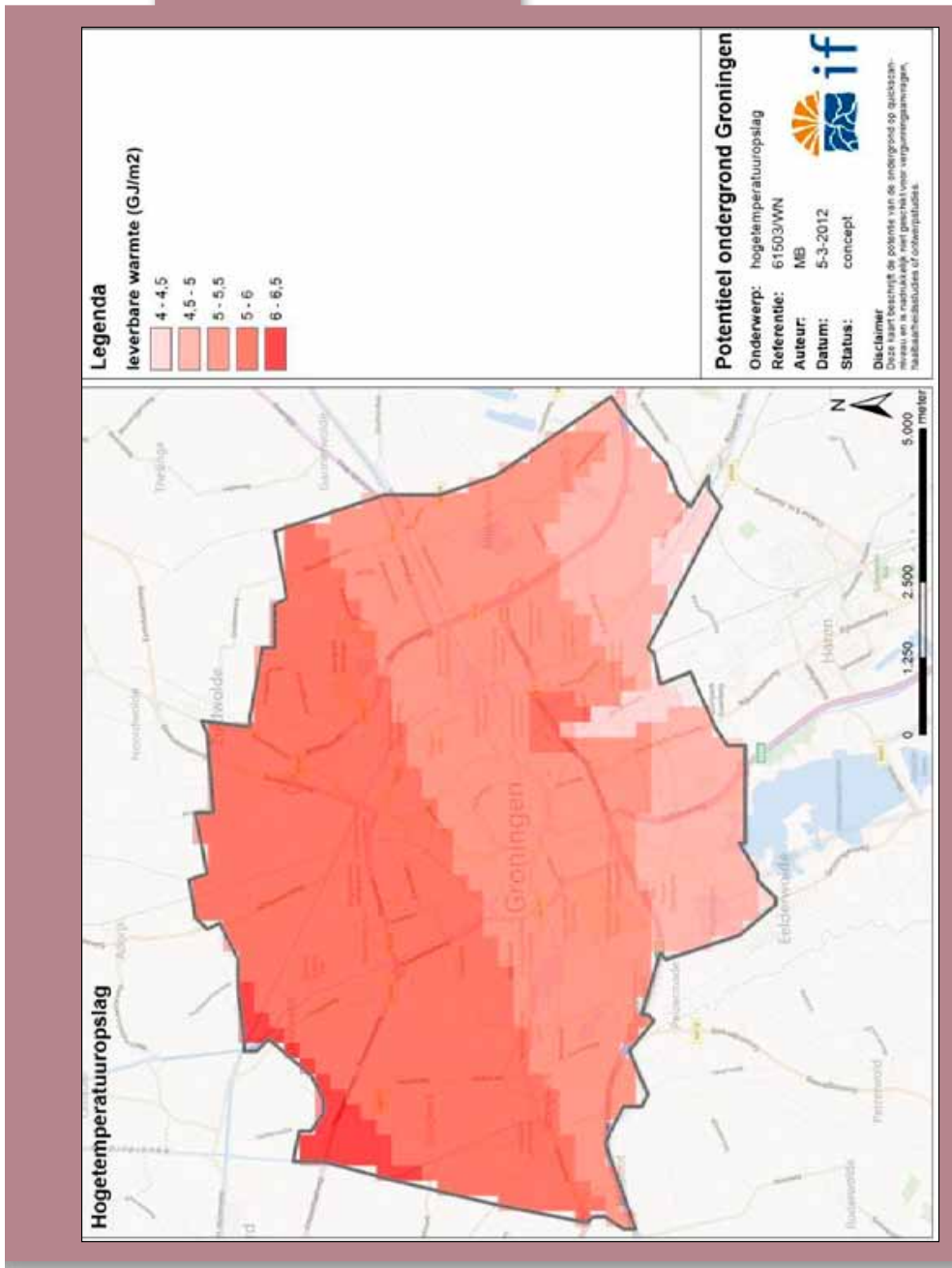
Open systemen



Bijlage - Groningen Duurzaam warm

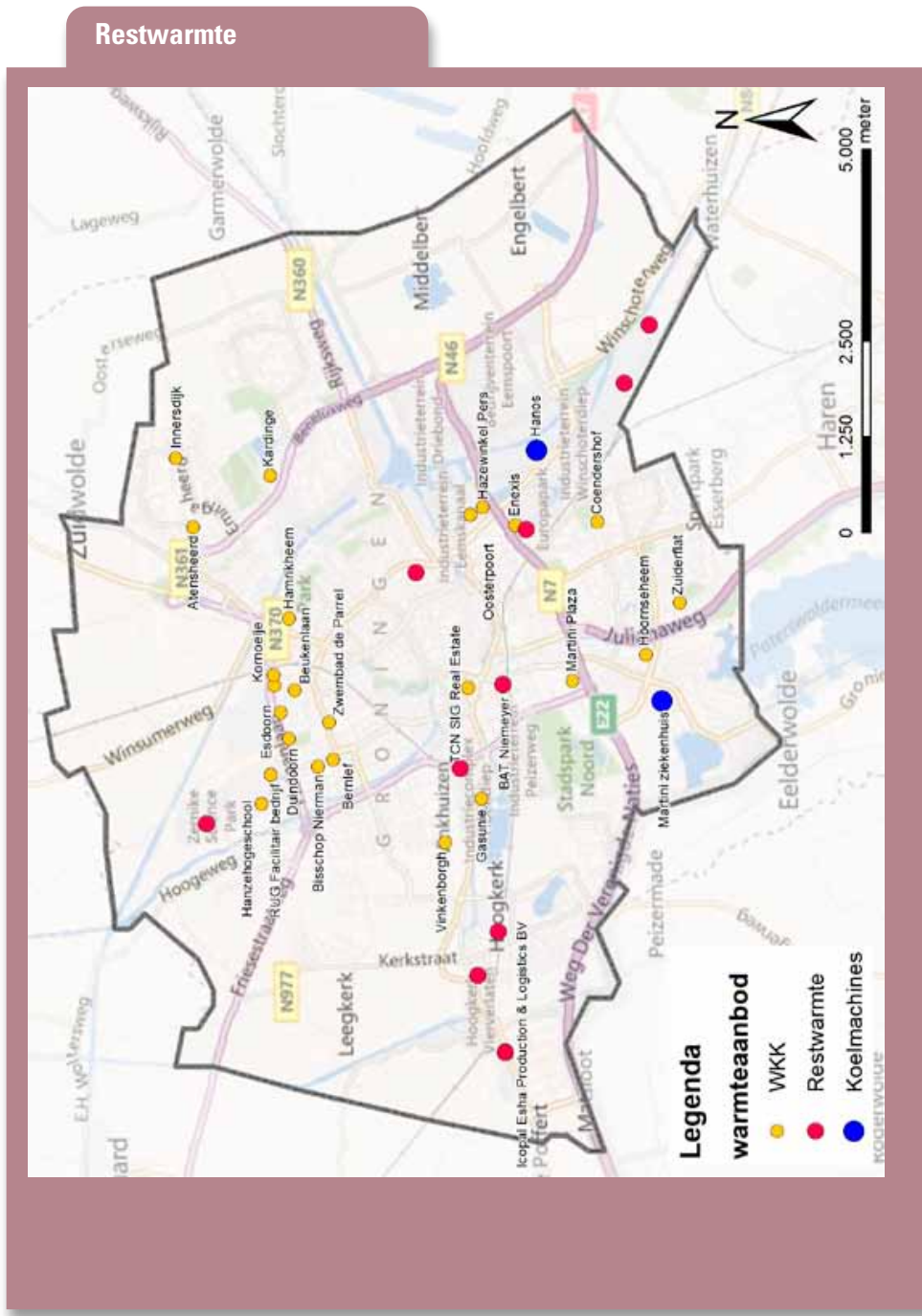
Bijlagen; kaarten 45

Hogetemperatuuropslag



Bijlage - Groningen Duurzaam warm

46 Bijlagen; kaarten





Contact

**Projectteam Groningen
duurzaam warm**

Paul Corzaan en Marieke Eillert
paul.corzaan@groningen.nl
marieke.eillert@groningen.nl

Gemeente Groningen
Dienst RO/EZ
Gedempte Zuiderdiep 98
9711 HL Groningen

Telefoon (050) 367 81 11
E-mail info@groningen.nl

Collegedebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

Bestuursdienst
Afdeling Verkeer&Vervoer
Steller M.R. Oedekekerk
Onderwerp Ontwerpbegroting OV-bureau 2013



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 81 11 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO12.3073028
Datum 10 MEI 2012 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij bieden wij u de door het dagelijks bestuur op 19 april 2012 vastgestelde Ontwerpbegroting 2013 van het openbaar lichaam OV-bureau Groningen Drenthe aan. Met deze brief stellen wij u, onder verwijzing naar artikel 25 van de gemeenschappelijke regeling openbaar lichaam OV-bureau, graag in de gelegenheid uw zienswijze over de Ontwerpbegroting 2013 te geven. Tevens willen wij u informeren over de actuele financiële stand van zaken over 2011 en 2012. Eerder hebben wij u hier met onze brief van 22 februari 2012 met kenmerk RO12.2964452 over geïnformeerd.

Actuele stand van zaken 2011 en 2012

Voor wat betreft de jaren 2011 en 2012 liggen onze verwachtingen in financiële zin in lijn met het beeld dat wij hebben gegeven in onze brief van 23 februari 2012. In deze brief is een verwacht tekort over 2011 gemeld van € 7,1 miljoen. Inmiddels bedraagt dit verwachte tekort € 6,8 miljoen. Oorzaken hiervoor liggen in lager dan eerder verwachte kosten voor de concessies, met name voor het evenementenvervoer en minder fors tegenvallende reizigersopbrengsten, door meevallende opbrengsten uit abonnementen over het 4^e kwartaal. Ten opzichte van de in onze brief van 23 februari 2012 aangegeven dekking ontstaat daarmee een voordeel van € 0,3 miljoen.

Voor 2012 was de dekkingsopgave in onze brief van 23 februari 2012 gesteld op € 4,5 miljoen. Om dit tekort te dekken is een pakket van maatregelen ter grootte van dit bedrag aangegeven in deze brief. Op grond van de meest actuele prognose verwachten wij dat na de genoemde maatregelen het exploitatietekort in 2012 € 0,3 miljoen bedraagt. Oorzaak hiervoor is met name een recent bijgestelde verwachting van de SOV-opbrengsten, gerelateerd aan een wijziging in de vergoeding voor langstudeerders. Het verwachte tekort 2012 van € 0,3 miljoen valt weg tegen het verwachte voordeel 2011 ter grootte van hetzelfde bedrag.

Collegedebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

Volgvel 1

Begroting 2013

In onze brief van 22 februari 2012 hebben wij verder aangegeven dat als structurele oplossing van het tekort vanaf 2013 een tariefpakket van € 0 tot € 2 miljoen en een dienstregelingpakket van € 4 tot € 6 miljoen wordt voorbereid. Bij de opstelling van de ontwerpbegroting 2013 is dit verwerkt als een tariefpakket van € 1 miljoen en een dienstregelingpakket van € 5 miljoen (€ 5,5 miljoen minder lasten minus € 0,5 miljoen minder reizigersopbrengsten). Na verwerking van dit pakket is de ontwerpbegroting 2013 sluitend, ook in meerjarenperspectief; het begrotingsjaar 2013 sluit met een positief saldo van € 1,554 miljoen.

Andere belangrijke uitgangspunten bij de opstelling van de ontwerpbegroting 2013 zijn geweest:

- de reizigersgroei is gesteld op -1%, rekeninghoudend met de effecten van bovenstaande bezuinigingen;
- er is geen doorvertaling gemaakt van bezuinigingsmaatregelen op de BDU voor 2013;
- de BDU-index is gesteld op 1%;
- de tariefstijging voor de reizigerstarieven is gesteld op 3%;
- de OV-index voor het openbaar vervoer is gesteld op 3%.

In de komende weken zullen wij binnen het kader van de concessies nog bezien of systeemverbeteringen haalbaar zijn, als gevolg waarvan de dekkingsmaatregelen nog kunnen worden verzacht. Verder zullen wij ons beraden op het tempo waarmee het weerstandsvermogen weer op peil moet worden gebracht. De uitkomsten hiervan zullen worden betrokken bij de definitieve vaststelling van de begroting 2013 door het algemeen bestuur van het OV-bureau op 28 juni aanstaande.

Het nu verwachte positieve saldo over 2013 kan worden toegevoegd aan de egalisatie- en weerstandscapaciteit, die daarmee op basis van deze begroting en het naar verwachting eind 2012 resterende saldo van € 0,770 miljoen aan het eind van 2013 € 2,3 miljoen zal bedragen. Wij verwachten als gevolg van de noodzakelijk te nemen bezuinigingsmaatregelen een lichte daling van de reizigersaantallen met 1%. Tegelijkertijd blijven wij wel inzetten op handhaving van de klanttevredenheid op het niveau van 2011 met het rapportcijfer 7,5.

Wij merken verder op dat in de Ontwerpbegroting 2013 de vermelde realisatiecijfers 2011 voorlopig zijn; het jaarrekeningproces, inclusief de accountantscontrole is nog niet volledig afgerond. In de nota 'Parkeren met perspectief' hebben we aangegeven in te zetten op een financiële bijdrage van het OV-Bureau voor P+R. Hierover zijn nog geen definitieve afspraken gemaakt. Een eventuele bijdrage en de effecten hiervan zijn dan ook nog niet verwerkt in deze ontwerpbegroting.

Tenslotte maken wij u er voor de goede orde op attent dat de Begroting 2013 wordt geagendeerd voor de vergadering van het algemeen bestuur op 28 juni 2012, waarmee

Collegedebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

Volgvel 2

kan worden voldaan aan de verplichting op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen om de begroting jaarlijks vóór 1 juli vast te stellen en om de vastgestelde begroting vóór 15 juli 2012 toe te zenden aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Gelet hierop verzoeken wij u ons uiterlijk op 26 juni 2012 in het bezit te stellen van de eventuele zienswijze.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



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





Collegebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Algemeen	3
1.2 Visie en strategie	4
2 Programmabegroting	10
2.1 Programmadoel en indicatoren voor doelrealisatie	10
2.2 Programmabegroting bij ongewijzigd beleid	10
2.3 Dekking en onvoorzien	11
2.4 Programmabegroting na verwerking voorstellen en dekking	12
2.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief	12
3 Productenraming	14
3.1 Productenraming: klant-reiziger	14
3.2 Productenraming: ontwikkeling	17
3.3 Productenraming: beheer	20
3.4 Productenraming: informatie en analyse	22
3.5 Productenraming: special projects	23
3.6 Productenraming: bedrijfsvoering	25
3.7 Productenraming: financiering	27
3.8 Meerjarenproductenraming 2012-2015	30
3.9 Stand en verloop van de balanspost vooruit ontvangen BDU middelen	32
4 Paragrafen	33
4.1 Paragraaf weerstandsvermogen	33
4.2 Paragraaf financiering	34
4.3 Paragraaf bedrijfsvoering	34
5 Samenstelling bestuur	35
Bijlage 1: Overzicht uitgezette gelden d.d. 1 januari 2012	36
Bijlage 2: Afkortingenwijzer	37



1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het OV-bureau Groningen Drenthe (OV-bureau) is een Gemeenschappelijke Regeling van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Het OV-bureau is in 2004 opgericht vanuit de gedachte dat bundeling van krachten rond het OV-opdrachtgeverschap, zowel vervoerkundig als maatschappelijk en financieel, meerwaarde zou kunnen genereren voor het (openbaar vervoer in het) gebied.

In de praktijk van de afgelopen jaren heeft deze verbetering ook daadwerkelijk vorm gekregen. De kwaliteit van het aangeboden vervoer is met de nieuwe concessies in 2009 aanzienlijk verbeterd en in de periode 2005 – 2009 groeide het aantal reizigers fors. Ook waardering van de OV-reiziger voor het busvervoer in de provincies steeg in de afgelopen jaren. Over 2010 stonden alle door het OV-bureau

afgegeven OV-concessies in de top-tien van de OV-klientenbarometer (klientwaarderingen van ruim 80 afgegeven OV-concessies). Over 2011 is sprake van een lichte terugval in de klientwaardering, maar scoort het OV-bureau over alle concessies samen met Noord-Holland en Zuid-Holland landelijk het hoogst als OV-autoriteit.

Voortdurend zoekt het OV-bureau zoveel mogelijk de aansluiting bij de bestuurlijke werkelijkheid in provincie- en gemeentehuizen. Daar worden immers op tal van beleidsterreinen besluiten genomen, die hun invloed doen gelden op het openbaar vervoer. Van infrastructurele maatregelen tot ruimtelijke ordening, van milieu tot WMO-vervoerbeleid. Wij willen aan de samenwerking met alle overheden maximaal bijdragen. Dat vraagt onzerzijds een open, proactieve houding van bestuur en medewerkers van het OV-bureau.



1.2 Visie en strategie

Visie

De lange-termijn visie van het OV-bureau is de resultante van de gezamenlijke visies van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen op OV-gebied. Kern is dat gebiedsbrede en gezamenlijke beleidsontwikkeling en uitvoering van het openbaar (bus)vervoer de meeste kans biedt op toegesneden OV. Dit OV-beleid dient zich enerzijds te richten op het vergroten van de bereikbaarheid van steden (zie bijvoorbeeld ook de bijzondere positie van de Regio Groningen – Assen in het gebied) en anderzijds op het behoud van de ontsluiting van het landelijk gebied met passende vormen van collectief personenvervoer. Tevens streven we naar reizigersgroei en daarmee samenhangende groei van de reizigersinkomsten. Hiermee en met de subsidiemiddelen vanuit de BDU Verkeer en Vervoer zoals de provincies die van het rijk ontvangen, kunnen verdere verbeteringen in het openbaar vervoer worden gerealiseerd. Het OV-bureau ziet dit als onderdeel van het bredere verkeeren vervoerbeleid van de provincies Groningen en Drenthe en gemeente Groningen.

De visie op het regionaal OV in de provincies Groningen en Drenthe heeft zich reeds in de loop van de jaren '90 ontwikkeld en ligt in hoofdlijnen vast in allerlei opeenvolgende gebiedsvisies. De kern van de visie is de volgende:

1. Zeer hoogwaardig OV op de centrale assen in Groningen Stad (tramniveau, vrij liggende banen, hoge tot zeer hoge frequenties: overdag minstens 6 keer per uur).
2. Hoogwaardig OV op de centrale assen van en naar de stad (rechte snelle lijnen, hoge frequenties, vrije doorgang naar centrum Groningen, waar mogelijk in de toekomst verder versporen, overdag minstens 4 keer per uur).
3. Adequaats stads/wijk-centrum-vervoer in Groningen, Emmen en Assen, (ontsluitend, frequentie overdag minimaal 2 keer per uur, met bijpassende op doorstroming gerichte infrastructuur).
4. Hoogwaardige transferia/P+R plaatsen (zowel herkomst- als bestemmingsgericht) bij alle centrale wegenassen naar Groningen, afgestemd op de gebiedskenmerken, en kansrijke keten-reizen (OV-OV, fiets-OV, auto – OV). Idem doorontwikkelen van dit soort concepten voor Emmen en Assen.
5. Gebiedsdekkend basisnet, deels in lijndiensten, stedelijk vervoer en servicebusconcepten (Mep-

pel, Hoogeveen, Hoogezand, Veendam, Delfzijl, Assen, Haren), maar ook met producten als regio-taxi, (stedelijke) lijnbelbussen, buurtbussen etc. Steeds goed aan te takken op relevante transferia, rekening houdend met krimpscenario's en daaruit voortvloeiende mobiliteitsvraagstukken in landelijk gebied.

6. Hoge kwaliteit en klantwaardering op het gebied van haltes, voertuigen, reisinformatie, betaalge-mak, toegankelijkheid, sociale veiligheid, keten-verplaatsingen etc.

Strategie en verwerking

Aan de realisatie van deze visie wordt in de provincies gestaag gewerkt. Het betreft in zijn aard een complex en langjarig programma, met vele keuzemomenten, prioriteitsstellingen, gebiedsspelers (provincies, gemeenten, I&M/Rijkswaterstaat, Regio Groningen – Assen, private en maatschappelijke actoren), financiële vraagstukken, uitvoeringsvraagstukken etc. Het beschikbaar komen van bijvoorbeeld de RSP-middelen vormt zoals bekend een belangrijke versnellingsimpuls voor het verder brengen van het beoogde OV in het gebied. Het streven is erop gericht de bovenbeschreven visie ergens tussen 2020 en 2030 tot stand te brengen.

In dit kader is van belang dat in 2012 de gezamenlijke Regionale OV-netwerk-visie van de provincies Groningen en Drenthe, de Regio Groningen – Assen en het OV-bureau gereed is. Deze visie vormt ook onderwerp van gesprek met het Rijk, en gaat bijvoorbeeld over de vraag hoe op lange termijn om te gaan met een groeiende kern (RGA) en een krimpende omgeving. Daarin is onder meer aandacht voor de eenzijdige vervoerstromen zoals die met name rondom de stad Groningen plaatshebben ('s-morgens stad in, 's-middags stad uit), die structureel een hoge kostendekkingsgraad onmogelijk maken zonder aanvullende exploitatiefinanciering.

In verband hiermee is ook het besluit om de opbrengstverantwoordelijkheid van het stads- en streekvervoer niet bij de vervoerder maar bij het OV-bureau te leggen van groot belang. In samenhang met de beleidslijn van de provincies Groningen en Drenthe om hun BDU-bijdrage voor OV-exploitatie aan het OV-bureau op een vast (te indexerende) niveau te houden

Collegiebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

kan het OV-bureau de eventuele inkomsten uit reizigersopbrengstengroei daardoor volledig inzetten ter verbetering van het bestaande OV-aanbod.

Met behoud en doordachte optimalisering van een in alle opzichten acceptabel basisvoorzieningsniveau (ontsluitingsfunctie) worden aldus extra inkomsten uit reizigersopbrengstengroei vooral en gericht ingezet om het vervoeraanbod op plaatsen met veel vervoer-vraag(potentie) verder op te voeren. Dit gebeurt hetzij generiek: meer frequentie (bereikbaarheidsfunctie), hetzij specifiek (doelgroepfunctie). In combinatie met andere maatregelen (infra, doorstroming, kwaliteit, keten, rationalisering net, marketing, promotie, etc.) leidt dit tot een aantrekkelijker en hoogwaardiger regionaal OV, waardoor meer reizigers worden agetrokken en co-financieringsarrangementen (voor werkgevers bijvoorbeeld) aantrekkelijker worden waardoor nieuwe extra inkomsten worden gegenereerd. Zo ontstaat een spiraal naar boven, die de afgelopen periode inderdaad in gang is gezet: een steeds groter OV-aanbod en navent gebruik, tegen een gelijkblijvende overheidsbijdrage aan OV-exploitatie.

Voortgang realisatie lange-termijn doelstellingen

In het dichterbij brengen van de OV-visie van Groningen en Drenthe werd met name in de periode tussen 2005 en 2010 in hoofdlijnen goede voortgang geboekt.

Sinds 2005 is het basisniveau in de beide provincies goed op peil gebleven en meer uniform vormgegeven. Daarnaast steeg het aantal busreizigers met ongeveer 25%. Dagelijks maken tegenwoordig ongeveer 100.000 reizigers gebruik van het regionaal busvervoer in Groningen en Drenthe (35 tot 40.000.000 klanten per jaar, goed voor ongeveer 450.000.000 reizigers-kilometers). Ook de waardering van de OV-reiziger voor het aangeboden product nam met de jaren steeds verder toe. In 2010 scoorden de concessies onder beheer bij het OV-bureau gemiddeld 7,6, daarmee de hoogste score van de Nederlandse OV-autoriteiten. In 2011 bedroeg deze score gemiddeld 7,5; goed voor een gedeelde eerste plaats.

Onderstaande maatregelen hebben bijgedragen aan bovenstaand resultaat:

- de met de nieuwe concessies doorgevoerde vernieuwingen (waaronder nieuw bussempark voorzien van reizigersinformatie in de bussen);
- gerichte uitbouw van het OV-netwerk, gebaseerd op vraag en/of vervoerspanning;

- het gereed komen van meer transferia, P+R vrije doorgangen en doorstromingsbevorderende maatregelen voor bussen;
- meer en meer gerichte inzet van Qliners;
- beëindigen of vraagafhankelijk maken van lijnen die hun oorspronkelijke functie verloren hebben en weinig reizigers meer trekken;
- veel aandacht voor uitvoeringskwaliteit (bv punctualiteit, reisinformatie) binnen de concessies;
- een uitgekiend marketing – en promotiebeleid inclusief regionale gemakkaartjes.

Financiële situatie OV-bureau 2011 en 2012

In het licht van bovenstaande strategie zijn 2010 en 2011 echter geen goede jaren geweest voor het OV-



bureau. In 2010 daalde het aantal reizigers, met als gevolg dat ook de opbrengsten bij de begroting achter bleven. In 2011 steeg het aantal reizigers weliswaar weer wat, maar er ontstonden bij het OV-bureau desondanks grote tekorten (meest recente prognose: € 6,8 miljoen), samenhangend met onder andere:

- overschrijdingen op de posten versterkingen en vraagafhankelijk vervoer;
- een OV-index 2011 die fors hoger was dan voorzien (met name vanwege de fors gestegen dieselprijzen);
- niet met de reizigersgroei meegegroeide opbrengsten, ten gevolge van met name meer reizigers met de SOV-kaart, de invoering van de OV-chipkaart en de daarmee samenhangende chipkaardip. Ook was er een meer dan eerder voorziene doorwerking in 2011 van de verminderde opbrengsten in 2010. Daarbij speelt met name ook dat de reizigersgroei in 2009 en ook in 2011 vooral lijkt ontstaan door meer studentenkilometers, waar de studenten-inkomsten voor het OV-bureau kilometer-onafhankelijk zijn.

Door in februari 2012 genomen besluiten van het dagelijks bestuur van het OV-bureau zijn de tekorten

Collegedebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

over 2011 van dekking voorzien door het aanspreken van het overgrote deel van de reserves bij het OV-bureau. Ook het voorziene tekort van 2012 is gedekt, deels door aanspreken van de laatste "reserves" van het OV-bureau, deels door eenmalige extra BDU-bijdragen vanuit de moederorganisaties, en deels door structurele bezuinigingen op de dienstregeling (€ 1,5 miljoen) en de programma-uitgaven van het OV-bureau (0,5 miljoen).

Vooruitblik 2013: Klant centraal

De populatie reizigers neemt over een wat langere termijn gekeken toe en we kennen haar steeds beter naar segmenten en preferenties – ook door de extra inzichten die we krijgen vanuit de OV-chipkaart-data. Dat is ook nodig, want de gewenste groei kan alleen gerealiseerd worden door te voldoen aan de (potentiële) vraag. Concrete voorbeelden: transparante tarieven en specifieke vervoerformules. Specifieke aandacht zal de komende periode uitgaan naar de volgende doelgroepen:

- Forenzen/werkenden
- Studenten
- Scholieren
- Vrijetijdsreizigers
- Ouderen en WMO-pashouders
- Zorgvragers

Klanten worden overigens steeds mondiger en deze input laat zich goed vertalen naar verbetering van de kwaliteit van dienstverlening: daarom investeren we als OV-bureau in de klantrelatie op individueel en collectief niveau (werkgevers, opleidingscentra, recreatiebestemmingen, zorgaanbieders etc.).

De Consumentenplatforms Groningen en Drenthe vormen de basis van het formele contact met de reiziger. Daarnaast maakt het OV-bureau uiteraard ook gebruik van (digitale) klantenpanels, klachtenregistraties, de landelijke OV-klanten-barometer, reizigerstel-



lingen etc.

Vooruitblik 2013: Doorbezuinigen maar visie overeind houden

Gegeven de financiële situatie van het OV-bureau zal in 2013 nog verder moeten worden bezuinigd om de begroting 2013 en verder in balans te houden. Dit zal

plaatshebben in de vorm van een pakket van € 4-6 miljoen, te vinden in hetzij extra bezuinigingen in de sfeer van de dienstregeling, hetzij extra opbrengsten door tariefmaatregelen. Bij het invullen van dit pakket zal het OV-bureau zo zorgvuldig mogelijk te werk gaan, waarbij het streven is de lange-termijn visie overeind te houden.

Bij het doorvoeren van de beoogde bezuinigingen hanteert het OV-bureau enkele hoofdlijnen, zoals hieronder nader toegelicht.

In de eerste plaats zoekt het OV-bureau samen met Qbuzz, de andere concessiehouders, gemeenten en consumenten(organisaties) elk jaar opnieuw naar optimalisaties in de dienstregeling. Daarbij dient de nieuwe dienstregeling zo goed mogelijk te worden afgestemd op de veranderingen op de treinlijn Zwolle - Groningen en daarmee samenhangende veranderingen op het regionaal spoor. Doordat nu op de as Zwolle - Groningen een regelmatig patroon van treintijden ontstaat voor het aansluitende busvervoer de mogelijkheid dit efficiënter vorm te geven.

We ontkomen zoals het zich nu laat aanzien echter daarnaast niet aan daadwerkelijke verdere bezuinigingen. Het inhoudelijk beleidskader wat daarvoor wordt gehanteerd ziet er in hoofdlijnen als volgt uit:

- niet snijden in het OV-aanbod dat grote reizigersstromen faciliteert of kan genereren;
- kijken naar steeds minder gebruikte lijnen (die wellicht kunnen worden beëindigd of van lijnbus naar vraagafhankelijk vervoer kunnen worden omgezet);
- kijken naar het aanbod in dalperioden, zowel in de zin van dag-, week- en jaardalen;
- behoud van reismogelijkheden in het gebied, bijvoorbeeld door nog stringenter uit te gaan van één integraal OV-systeem in Groningen en Drenthe: bus en (regionale) trein;
- samenhangende en begrijpelijke tarieven waarbij in beginsel de gebruiker van (kortingsproducten op) de OV-chipkaart in alle gevallen minder betaalt dan papieren (euro)kaartjes.

Bij het samenstellen van het pakket gaat het uiteraard steeds om maatwerk dat goed afgestemd moet worden met de consumentenplatforms Groningen en Drenthe en de gemeentelijke partners, waar het gaat om concrete infra-ontwikkelingen, gebiedsontwikkelingen en samenhangende vervoerstromen van WMO-pashouders en leerlingen.

Collegiebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

Vooruitblik 2013: Beeldbepalende wijzigingen OV-systeem

Voor de OV-reiziger in het gebied - die ook in 2013 waarde zal hechten aan zaken als snelheid, betrouwbaarheid, veiligheid, gemak en betaalbaar product - zal het grootste deel van het aanbod ondanks de genoemde bezuinigingen niet wijzigen. Naast de concrete uitwerking van de genoemde verminderde-ringen van het aanbod zien wij bijvoorbeeld voor 2013 ook als belangrijke beeldbepalende zaken dat:

- op een toenemend aantal knoop- en haltepunten in het gebied actuele reisinformatie beschikbaar zal zijn;
- in 2013 in onze twee grootste steden (Groningen en Emmen) langdurige bouwtrajecten zullen lopen (ook doorlopend in 2014, 2015 en verder, zie onder);
- de bouwfase Regiotram Groningen van start zal gaan. Het OV-bureau is bij de ontwikkeling van Regiotram zowel bestuurlijk als ambtelijk nauw betrokken, daar waar de reizigersopbrengsten van Regiotram – net zoals nu het geval bij de bussen - terecht zullen komen bij het OV-bureau. Een goede exploitatie van Regiotram is daartoe van groot belang en vraagt in het ontwikkelproces structureel aandacht. Eveneens zullen de buslopen tijdens de bouwfase veel aandacht vragen.
- de regionale spoorlijn Emmen – Zwolle eind 2012 wordt overgenomen door Arriva.

Vooruitblik 2013: Relatie met concessiehouders

Als opdrachtgever voeren we de regie op de uitvoering van de concessies door de vervoerbedrijven als onze opdrachtnemers en partners. Het gaat dan om:

- de generieke gebiedsconcessie (concessiehouder Qbuzz);
- de HOV-concessie voor een drietal “treinvervangende” busdiensten (concessiehouder Arriva Touring);
- een zestal regioconcessies, waarin OV, regiotaxi, WMO-vervoer en leerlingenvervoer door gemeenten en OV-bureau als één contract zijn aanbesteed aan 6 verschillende concessiehouders.

In de relatie tussen concessieverlener en concessiehouder bestaan parallelle maar ook tegenstrijdige belangen. De wordingsgeschiedenis van de vervoermarkt laat zien dat het lastig is de daarin optredende dynamiek te vertalen naar een duurzaam beter product. In concreto: de match tussen publieke belangen en een winstgedreven vervoerder in een niet kosten-

dekkende markt vraagt om zakelijke, goed gespecificeerde afspraken om de wederzijdse verwachtingen waar te kunnen maken. Daarbij zijn niet alle relevante randvoorwaarden door de contractpartners te beïnvloeden, wat hoge eisen stelt aan het wederzijds inzichtelijk maken van afwegingen. Dat kan alleen als er over en weer de bereidheid bestaat in doorontwikkeling van het partnerschap en het daarvoor benodigde vertrouwen te investeren. Duidelijkheid en zakelijkheid blijven de basis vormen van de concessierelatie, waarop het doorontwikkelen in partnerschap gestoeld is.

De relatie met onze concessiehouders zal in 2013 (het vierde jaar van de concessies) verder doorgroeien. Geen kinderziekten meer en – binnen de kaders van de concessies en de beschikbare middelen – alle ruimte voor creatieve doorontwikkelingen in de nog resterende concessieperiode tot aan 2015/2016. Met name met de grootste concessiehouder Qbuzz zal de robuuste ontwikkelrelatie zoals we die steeds voor ogen hebben gehad tot volle bloei moeten komen in de komende periode.

Tegelijkertijd zal in 2012 een eerste oriëntatie plaatsvinden over het verlengen van de lopende concessies of het voorbereiden van nieuwe aanbestedingen. De huidige concessies lopen af per 1 januari 2015 (regioconcessies) en 1 januari 2016 (GD-concessie, HOV-concessie). In de aanloopfase naar een nieuwe aanbesteding leven men name strategische vraagstukken: wordt er bijvoorbeeld gekozen voor voortzetting van het nu gehanteerde bedrijfsmodel en concessiemodel? In de loop van de tijd worden de vraagstukken vervolgens steeds concreter, waarna zij hun weerslag krijgen in het opstellen van een nieuw programma van eisen en daaruit voortvloeiend bestek.

Vooruitblik 2013: Begrotingsindeling

De indeling van de begroting 2013 komt grotendeels overeen met die van 2012. In hoofdstuk 1 wordt voortgeblijft op het komende jaar het meerjarenperspectief en de belangrijkste doelen en ontwikkelingen. Verder is de visie en strategie in dit hoofdstuk opgenomen. Hoofdstuk 2 bestaat uit de programmabegroting. Hierin komt aan de orde: het programmadoel en de belangrijkste indicatoren voor doelrealisatie, de programmabegroting bij ongewijzigd beleid, effecten, voorstellen en dekking. Het hoofdstuk eindigt met de programmabegroting na verwerking van effecten, voorstellen en dekking en een weergave van de programmabegroting in meerjarenperspectief. Hoofdstuk

Collegedebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

3 bevat de productenraming, waarbij per product de meerjarendoelstellingen, de doelen voor 2013 en de geraamde baten en lasten worden vermeld. Hoofdstuk 3 vervolgt met de meerjarenproductenraming 2013 tot en met 2016 en met de stand en het verloop van de balanspost vooruit ontvangen BDU-middelen. In hoofdstuk 4 komen de paragrafen weerstandsvermo-

gen, financiering en bedrijfsvoering aan bod. De samenstelling van het bestuur is weergegeven in hoofdstuk 5.

De structuur van de begroting 2013 is enigszins gewijzigd ten opzichte van 2012, zoals hieronder weergegeven.

Begrotingsstructuur 2013

Klant-reiziger: marketing, communicatie en sales, reizigersinspraak en consumentenplatform.

Ontwikkeling: strategische innovatie, ontwerp dienstregeling en OV-product, ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid, reizigersinformatie, sociale veiligheid en tarieven & vervoerbewijzen.

Beheer: beheer algemeen en audits, beheer concessies (GD/HOV, kleinschalige concessies en grensoverschrijdende lijnen), beheer OV-chipkaart, beheer sociale veiligheid, programmamanagement dienstregelingprocessen en kwaliteitszorg.

Informatie en analyse: bronbeleid/informatievoorziening, data t.b.v. clusters klant/reiziger, ontwikkeling, beheer en financiën.

Special projects: regiotram, evenementen en nachtvervoer en projecten voor derden.

Bedrijfsvoering: organisatieontwikkeling, personeel, financiën en control, juridische zaken en officemanagement & secretariaat.

Financiering: financiering- en dekkingsmiddelen.

De begroting- en rekeningscyclus en het financieel beheer is opgezet conform de gemeenschappelijke regeling en de financiële verordening. De begroting, die op grond van de Wet op de gemeenschappelijke regeling jaarlijks na vaststelling voor 15 juli moet worden toegezonden aan de minister van Binnenlandse Zaken, wordt sinds het begrotingsjaar 2011 jaarlijks aan het begin van het jaar herzien. Dit gebeurt met een zogenoemde integrale update van de begroting. Over de realisatie van de begroting wordt tussentijds door middel van de vier- en achtmaands-rapportage, en jaarlijks door middel van jaarverslag en jaarrekening gerapporteerd aan dagelijks en algemeen bestuur. Centraal hierbij staat de voortgang betreffende de uitvoering van deze begroting in termen van inzet van middelen en geboekte resultaten. Het algemeen bestuur stelt jaarverslag en jaarrekening vast en neemt kennis van de vier- en achtmaandsrapportage. De vermelde bedragen voor het jaar 2011 zijn de gerealiseerde bedragen conform de voorlopige rekeningcijfers 2011. Voor 2012 zijn de bedragen vermeld

van de begroting 2012, inclusief een prognose voor 2012. Voor het toevoegen van een prognose is kozen, omdat voor het begrotingsjaar 2012 nog geen begrotingswijzigingen hebben plaatsgevonden terwijl er wel bezuinigingsmaatregelen zijn geïmplementeerd.

Alle bedragen voor 2013 en volgende jaren zijn berekend op het geraamde prijspeil 2013.

Behalve de met BTW-OV belaste prestaties, is de begroting opgesteld exclusief compensabele BTW. De BTW die gecompenseerd kan worden uit het BTW-compensatiefonds wordt doorgeschoven naar de deelnemende bestuursorganen (c.q. de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de provincie Drenthe) en wordt op declaratiebasis aan het OV-bureau vergoed.

Voor de posten die worden belast met de BTW-OV geldt dat de begroting wordt opgesteld inclusief BTW. Concreet gaat het hierbij om de kosten van het collectief vraagafhankelijk vervoer en meerwerk met betrekking tot de concessies. BTW-OV is niet te compen-

Collegebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

seren uit het BTW-compensatiefonds, maar daarvoor wordt een extra bijdrage aan de provincies Groningen en Drenthe gevraagd, die daarvoor op hun beurt schadeloos zijn gesteld door het Rijk. Deze bijdragen zijn als bate herkenbaar in de begroting opgenomen.

In deze begroting is rekening gehouden met een indexering van de begrote lasten van 3% t.o.v. 2012. Voor de baten (BDU) is rekening houden met de geschatte BDU indexering van 1%.



2 Programmabegroting

2.1 Programmadoel en indicatoren voor doelrealisatie

Het enige programma van de begroting is Collectief personenvervoer. Dit programma omvat alle interne en externe producten die in de volgende hoofdstukken aan de orde komen.

Het doel van het programma Collectief personenvervoer valt samen met het doel van de gemeenschappelijke regeling OV-bureau Groningen Drenthe. Dit doel is:

Het realiseren, in stand houden en verbeteren van openbaar vervoer

Indicatoren voor de realisatie van dit doel zijn:

- reizigersgroei (aantallen),
- klanttevredenheid;
- gebiedsdekkend regiotaxisysteem.

Voor 2011 en volgende jaren hebben wij voor de indicatoren reizigersgroei en klanttevredenheid de volgende streefwaarden vastgesteld. Daarbij zijn tevens de gerealiseerde waarden van de afgelopen jaren weergegeven.

Reizigersgroei	realisatie					streefwaarde			
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
gemiddelde concessies	1%	-2%	10%	-3%	3%	1%	-1%	0%	

Klanttevredenheid	realisatie					streefwaarde			
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
gemiddelde concessies	7,3	7,4	7,4	7,6	7,6	7,7	7,5	7,5	

2.2 Programmabegroting bij ongewijzigd beleid

Bij *ongewijzigd beleid* ontstaat het volgende beeld van de begroting 2013.

Product	lasten
Klant-reiziger	988.000
Ontwikkeling	1.008.000
Beheer	107.093.000
Informatie & analyse	148.000
Special projects	1.410.000
Bedrijfsvoering	1.897.000
Financiering	1.754.000
Totaal lasten	114.298.000

Onder reizigersgroei verstaan we in dit verband de procentuele groei van de aantallen reizigers. Wij hebben bij de vermelde percentages rekening gehouden met de effecten van bezuinigingen. Hoewel wij er naar streven bij de implementatie van bezuinigingen de negatieve effecten op de reizigersaantallen zo beperkt mogelijk te houden, houden wij rekening met een lichte teruggang van de reizigersaantallen met 1%.

Bij de klanttevredenheid gaat het om de rapportcijfers, zoals die blijken uit het jaarlijkse, landelijke klanttevredenheidsonderzoek.

Reizigersgroei en klanttevredenheid zijn het resultaat van een complex samenspel van vervoerders, reizigers, bestuurlijke partners en OV-bureau. Milieuaspecten en financiële middelen zijn daarbij randvoorwaardelijk. Over de wijze waarop wij hieraan invulling willen geven wordt in de navolgende hoofdstukken nader ingegaan.

Een gebiedsdekkend regiotaxisysteem is in Groningen en Drenthe ingevoerd.

Product	batens
Ontwikkeling	25.000
Beheer	49.415.000
Special projects	492.000
Bedrijfsvoering	934.000
Financiering	57.432.000
Totaal baten	108.298.000
Saldo baten - lasten	-6.000.000

Toelichting baten en lasten:

Bij ongewijzigd beleid ontstaat een nadelig saldo van € 6,0 miljoen. Bij dit nadelige saldo is al rekening gehouden met de bezuinigingen voor 2012 van in totaal

Collegiebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

€ 2 miljoen (waarvan 1,5 miljoen op de dienstregeling en 0,5 miljoen op de bedrijfsvoering. Om de begroting 2013 sluitend te krijgen moeten er in het jaar 2013 nog meer maatregelen worden genomen.

2.3 Dekking en onvoorzien

In de vorige paragraaf is aangegeven dat er bij ongewijzigd beleid een nadelig saldo ontstaat van ruim € 6,0 miljoen. Daarbij gaan we er vanuit dat ook gewerkt moet worden aan wederopbouw vanaf 2012 gewerkt zal worden aan de wederopbouw van egaliseratie- en weerstandscapaciteit. De weerstandscapaciteit is na het financieel zware jaar 2011 geheel is ingezet om het tekort te dekken.

Egaliseringscapaciteit is bedoeld als buffer voor jaarlijkse fluctuerende reizigersopbrengsten, de gevolgen van de toepassing van de OV-index (brandstofprijzen!) en de gevolgen van het jaarlijkse kalendereffect. Jaarlijks wordt een genormeerd egaliseringsbedrag verwerkt als bate of last in de exploitatierekening en waar de werkelijkheid daarvan afwijkt wordt het verschil geëgaliseerd met de egaliseringscapaciteit. In deze begroting zijn de genormeerde egaliseringsbedragen opgenomen, waarbij de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd voor 2013:

- reizigersopbrengsten: 0% groei, 3% tariefstijging;
- OV-index: 3%;
- kalendereffect 2013: 192 werkdagen (=neutraal).

Weerstandscapaciteit is bedoeld voor de overige risico's die het OV-bureau loopt, zoals risico's rond de

OV-chipkaart en het openeinde karakter van het vraagafhankelijk vervoer.

Voor het begrotingsjaar 2013 is er een dekkingsopgave van € 6,0 miljoen. Het voornemen is om door middel van verschillende maatregelen extra reizigersopbrengsten te genereren. Daarnaast zal nog een extra bezuiniging op de dienstregeling van 2013 worden doorgevoerd. Hiertoe is een maatregelenpakket in voorbereiding dat tot € 2,0 miljoen aan tariefmaatregelen inhoudt en € 4-6 miljoen aan maatregelen betreffende de dienstregeling.

In deze begroting is dit pakket verwerkt als € 1 miljoen aan tariefmaatregelen en € 5 miljoen aan dienstregelingmaatregelen.

Voor het vormen van de egaliserings- en weerstandscapaciteit voegen wij jaarlijks begrote exploitatiesaldi toe aan deze posten.

Onvoorzien

De post onvoorzien wordt opgenomen voor eventuele tegenvallers, die op dit moment nog niet kunnen worden voorzien. Van de post onvoorzien is in de afgelopen jaren beperkt gebruik gemaakt. Naar verwachting zal het beroep op onvoorzien in 2013 beperkt zijn. Voor 2013 en volgende jaren achten wij de omvang van deze post voldoende op een niveau van jaarlijks € 200.000. Dit is overeenkomstig het niveau in de huidige meerjarenbegroting. Wij stellen voor de post onvoorzien te handhaven op € 200.000 per jaar.



Collegedebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

2.4 Programmabegroting na verwerking voorstellen en dekking

Na verwerking van de in de vorige paragraaf beschreven dekking is de programmabegroting 2013 in evenwicht.

Product	lasten
Klant-reiziger	988.000
Ontwikkeling	1.008.000
Beheer	101.593.000
Informatie & analyse	148.000
Special projects	1.410.000
Bedrijfsvoering	1.897.000
Financiering	1.754.000
Totaal lasten	108.798.000

Product	batens
Ontwikkeling	25.000
Beheer	49.915.000
Special projects	492.000
Bedrijfsvoering	934.000
Financiering	57.432.000
Totaal batens	108.798.000
Saldo batens - lasten	-

Om de programmabegroting in evenwicht te krijgen is op de post 'Beheer' een taakstelling doorgevoerd om de reizigersopbrengsten met € 1 miljoen te verhogen door tariefmaatregelen en

een bezuiniging op de dienstregeling van 2013 van per saldo € 5 miljoen door te voeren (bruto € 5,5 miljoen minder lasten en € 0,5 miljoen minder opbrengsten).

2.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief

In meerjarenperspectief ontstaat het volgende beeld, waarbij voor 2011 de voorlopige jaarrekeningcijfers zijn opgenomen en voor 2012 de begrote en prognosecijfers.

Voor 2013 is de programmabegroting vermeld na verwerking van de dekking. Het meerjarenperspectief bevat bedragen op het prijspeil 2013.

Lasten	realisatie 2011	begroting 2012	prognose 2012	begroting 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Klant-reiziger	977.000	1.459.000	1.087.000	988.000	988.000	988.000	988.000
Ontwikkeling	899.000	1.144.000	988.000	1.008.000	1.008.000	1.008.000	1.008.000
Beheer	106.606.000	103.773.000	104.378.000	101.593.000	101.593.000	101.593.000	101.593.000
Informatie en analyse	51.000	152.000	145.000	148.000	148.000	148.000	148.000
Special projects	1.079.000	1.416.000	1.387.000	1.410.000	1.410.000	1.410.000	1.410.000
Bedrijfsvoering	1.954.000	1.840.000	1.730.000	1.897.000	1.897.000	1.897.000	1.897.000
Financiering	442.000	-1.074.000	-	200.000	465.000	465.000	465.000
Totaal lasten	112.008.000	108.710.000	109.715.000	107.244.000	107.509.000	107.509.000	107.509.000

Collegebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

Baten	realisatie 2011	begroting 2012	prognose 2012	begroting 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Ontwikkeling	51.000	-	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Beheer	44.900.000	49.866.000	48.393.000	49.915.000	49.915.000	49.915.000	49.915.000
Special projects	470.000	600.000	487.000	492.000	492.000	492.000	492.000
Bedrijfsvoering	879.000	719.000	1.282.000	934.000	934.000	934.000	934.000
Financiering	58.870.000	57.525.000	59.230.000	57.432.000	57.286.000	57.286.000	57.286.000
Totaal baten	105.170.000	108.710.000	109.417.000	108.798.000	108.652.000	108.652.000	108.652.000
Saldo baten - lasten	-6.838.000	-	-298.000	1.554.000	1.143.000	1.143.000	1.143.000

Toelichting baten en lasten:

In het bovenstaande overzicht is te zien dat het jaar 2011 wordt afgesloten met een nadelig saldo van ruim € 6,8 miljoen. Voor de komende jaren verwachten wij dat de hoogte van baten en de lasten, afgezien van dekkingsmaatregelen min of meer gelijk blijven. Het prijspeil in meerjarenperspectief is dat van 2013. Wij

merken daarbij op dat wij een risico lopen dat de indexeringen van de diverse baten enerzijds en lasten anderzijds geen gelijke tred behoeven te houden. Dit risico is sinds 2011 toegenomen door de exposure aan de brandstofprijzen, die relatief meer doorwerkt in de lasten, dan in de baten.



3 Productenraming

3.1 Productenraming: klant-reiziger

Klant-reiziger omvat:

- marketing, communicatie en sales
- reizigersinspraak
- consumentenplatform

Meerjarendoelstellingen

Marketing en communicatie

Het door middel van marketing- en communicatie-activiteiten bijdragen aan het realiseren van de volgende doelstellingen van het OV-bureau: het verbeteren van de bekendheid en een positief imago van het openbaar vervoer, het bewerkstelligen van een goede communicatie met reizigers, weten wat (groepen van) reizigers willen, bijdragend aan een hoge mate van reizigerstevredenheid en reizigers-groei. Naast contact met reizigers, zijn we ook in gesprek met chauffeurs en "distributiepunten", zoals winkels die een oplaadapparaat via ons ontvangen hebben.

Tevreden klanten

De reiziger centraal stellen. Door ervoor te zorgen dat we goed luisteren naar reizigers en met hen in dialoog gaan, zorgen we ervoor dat de belangen van reizigers zwaar wegen in de keuzes die we maken. Ook zullen we ons, waar mogelijk en nodig inzetten om nadelige gevolgen van onze keuzes voor reizigers zoveel mogelijk te beperken of te "repareren". Doel hiervan is om reizigers vast te houden. Daarbij zetten we ook nieuwe (social) media in.



Toename van reizigers en opbrengsten

Het behoud van reizigers en het werven van nieuwe reizigers leidt tot gestage toename van reizigers. Uit onderzoek naar acties blijkt dat bij het gratis uitproberen van de bus, ongeveer de helft van de klanten nieuw is, en dat van het weer de helft nadien vaker de bus pakt. Zo stimuleren we nieuwe reizigers om de bus als alternatief serieus te nemen.

Verbetering imago busvervoer in Groningen en Drenthe

In 2009 is een imago onderzoek gehouden onder reizigers en niet-reizigers. Het resultaat bevestigt in grote lijnen onze koers:

- communicatie over nieuwe producten (P+R Citybus, Eurokaartjes, Servicebus, Nachtbus, frequentieverhoging Qliners) wordt gezien en gewaardeerd;
- frequente busreizigers zijn positiever over de bus dan automobilisten;
- driekwart van de reizigers geeft aan dat ze begrijpen hoe ze een reis moeten plannen;
- er is veel behoefte aan informatie onderweg (als er stremmingen of vertragingen zijn);
- bestemming, bestemming, bestemming;
- gewenste verbeteringen liggen op het vlak van busverbindingen 's avonds en in het weekend.

Naar aanleiding van het imago onderzoek, digitale reizigerspanel, input van vervoerders en zakelijke klanten en resultaten van marketingacties hebben we ons strategisch klantbeleid en strategische pijlers scherper gedefinieerd.

Strategisch klantbeleid:

- in gesprek zijn met reizigers: wat zijn wensen en behoeftes;
- aanzetten tot probeer- en meergebruik;
- reizigers en niet-reizigers het openbaar vervoer laten ervaren als nabij en relevant;

Collegedebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

- samenwerken met andere partijen: vervoerders, gemeenten, zakelijke markt en bestemmingen.
 - gewenst gedrag: probeer- en meergebruik, behoud van reizigers;
 - product: nieuwe producten + reisdoelen + aanbiedingen;
 - meten = weten: wat levert het op, best practices;
 - bundeling van krachten met vervoerders, gemeenten, "reisdoelen" en "kanalen".
- Pijlers in klantbeleid:**
- communicatie: de bus is dichtbij, herkenbaar en relevant voor doelgroep(en);
 - segmentatie naar regio, leeftijd en reisdoelen;
 - functionele en frequente communicatie gericht op kennis en onderhoud imago;

Doelen 2013

Marketing, communicatie en sales

De grote campagnes en continue activiteiten zijn in het onderstaande activiteitschema vermeld. Daarnaast zetten we in 2013 in op (in volgorde van belangrijkheid):

- dienstregeling 2013 en 2014 (informerende reizigers);
- nieuwe tarieven of kaartsoorten (informerende reizigers);
- doorzetten en professionaliseren benadering zakelijke markt (nieuwe spits- en daluren reizigers);
- zorgen dat de klant beschikt over een goed beeld van wat het OV hem of haar te bieden heeft (nieuwe reizigers);
- kennisnemen en toepassen van nieuwe mogelijkheden in marketing en communicatie, bijvoorbeeld social media;
- en daarmee meer gerichte communicatie op doelgroepen met bij hun passende media (effectiviteit en efficiency communicatie);
- samen met gemeenten en vervoerders bij Wmo-loketten en vrijwilligersnetwerken inzetten op het stimuleren van gebruik openbaar vervoer (in daluren);
- uitrollen toeristen in het openbaar vervoer (in daluren);
- afhankelijk van de financiële mogelijkheden het verrichten van een imago-onderzoek (één-meting).

Reizigersinspraak

Digitaal Reizigerspanel

Zorgen voor terugkoppeling en waar mogelijk van aanbevelingen uit het digitaal reizigerspanel.

Klantenpanels

Voortzetting van de huidige manier van werken voor reizigers van de Servicebus.

Digitaal chauffeurspanel

Afhankelijk van de evaluatie 2012 zal worden gezien hoe kennis en ervaring van chauffeurs in 2013 kan worden benut.

Consumentenplatform

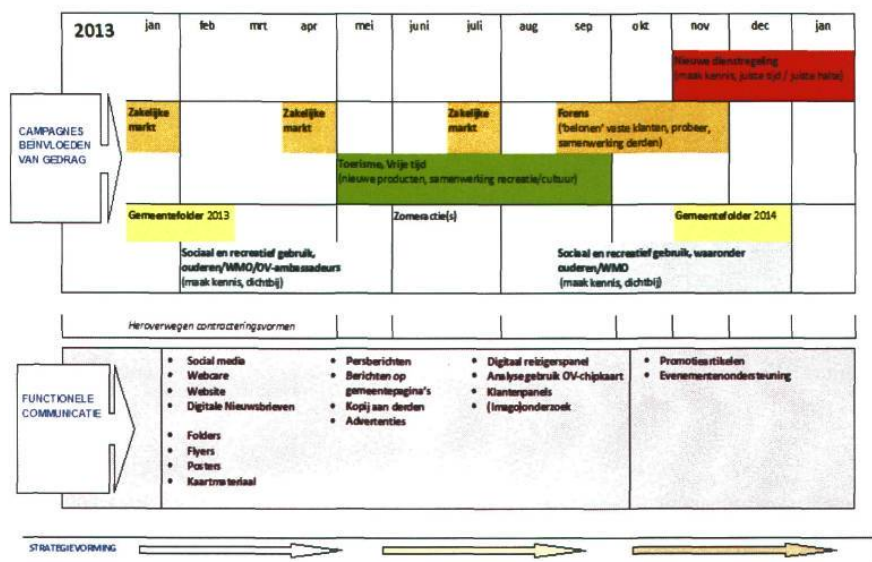
- Het OV-bureau zorgt ervoor dat Consumentenplatforms tijdig worden betrokken bij advisering, is aanwezig als contactpersoon bij de bijeenkomsten van de platforms en ondersteunt waar nodig de platforms.
- Het OV-bureau zal de Consumentenplatforms ondersteuning bieden voor doorgaande professionalisering.
- Ook in 2013 zal worden gewerkt met thematische werkgroepjes als voorbereiding op grotere thema's.

Activiteiten 2013

Voor 2013 wordt eind 2012 een jaarplan gemaakt, waarin alle voorziene marketing- en communicatie

activiteiten worden ingepland. Voor de hoofdlijnen zie onderstaand schema.

Collegebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013



Baten en lasten					
Klant - reiziger	prognose 2012	begroot 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Lasten					
Marketing en communicatie	1.024.000	924.000	924.000	924.000	924.000
Klant – reiziger overig	63.000	64.000	64.000	64.000	64.000
Totaal lasten	1.087.000	988.000	988.000	988.000	988.000
Baten					
Klant - reiziger	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo	-1.087.000	-988.000	-988.000	-988.000	-988.000

Toelichting baten en lasten:

In de begroting van 2012 werd voor de post 'Klant-reiziger' nog een bedrag van € 1.459.000 opgenomen. De bezuinigingsmaatregelen 2012 betekenen voor de prognose 2012 dat de lasten marketing en communi-

catie op € 1.024.000 uitkomen. Vanaf 2013 wordt een extra € 100.000 gekort op het budget, als onderdeel van het in 2012 afgesproken dekkingsplan. De totale post 'Klant-reiziger' is begroot op € 988.000.

3.2 Productenraming: ontwikkeling

Ontwikkeling omvat:

- strategische innovatie
- ontwerp dienstregeling en OV-product
- ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten - haltebeleid
- reizigersinformatie
- sociale veiligheid
- tarieven en vervoerbewijzen

Meerjarendoelstellingen

Strategie

Het OV-bureau draagt bij aan en stuurt samenhangend openbaar vervoerbeleid in de provincies Groningen en Drenthe. Dit beleid is gericht op verbetering van de bereikbaarheid van de steden en ontsluiting van het platteland. Het OV-beleid sluit aan op ontwikkelingen m.b.t. ruimtelijke ordening, zoals bijvoorbeeld nieuwe woonwijken, op het verkeer- en vervoerbeleid, zoals aanleg transferia en haltes, en komt tegemoet aan klantwensen als goede dynamische reisinformatie, toegankelijke haltes en veilige bussen en milieueisen bijvoorbeeld op het gebied van uitstoot fijnstof en roet.

Ontwerp dienstregeling en OV-product

Op basis van de netwerkvisie openbaar vervoer Groningen en Drenthe, in overleg met de diverse relevante partijen en in nauwe aansluiting op het nationaal en regionaal spoor werkt het OV-bureau aan het verder ontwikkelen, uitbreiden en verbeteren van de openbaar vervoerdiensten en dienstregeling en de aansluitingen van het hoogwaardig en verbindend net, het basisnet en het aanvullende vervoersysteem zodanig dat "van-deur-tot-halte" openbaar vervoer zo veel mogelijk kan worden gewaarborgd, voor alle doelgroepen, onder acceptabele condities.

Hoogwaardig openbaar vervoer biedt ongehinderd een met de auto concurrerende reistijd vanaf de herkomst of vanaf transferlocaties in de reisketen (transferia, P+R), onder acceptabele condities.

Kleinschalig openbaar vervoer sluit aan op het regulier openbaar vervoer, zodanig dat zo efficiënt en zo effectief mogelijk wordt omgegaan met alle vervoersmogelijkheden die er zijn, in samenwerking met gemeenten (WMO, leerlingenvervoer), bedrijven, scholen, ziekenhuizen, etc., diverse vervoerders, vrijwilligers en anderen, met

als resultaat dat zoveel mogelijk (maatwerk)vervoer tegen acceptabele kosten kan worden aangeboden.

Ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid

Om de kwaliteit van openbaar vervoer te verbeteren en de exploitatie te optimaliseren werkt het OV-bureau samen met wegbeheerders aan voor reizigers optimale OV-infrastructuur, gericht op een fysiek ongehinderde rels, kwalitatief hoogwaardige op- en overstappunten en een ongehinderd doorstromende (OV-) infrastructuur.

Reizigersinformatie

Het ontwikkelen van moderne vormen van reizigersinformatie, zoals (toegankelijke) statische reizigersinformatie, dynamische halte-informatie, informatie over verbindingen via mobiele telefoon, pda en (mobiel)internet, maar ook reizigersinformatie bij (snel)wegen teneinde reizigers de keuze te bieden tussen het (verder)gaan met de auto of comfortabel (over)stappen op de bus om zodoende sneller de bestemming en/of goedkoper te bereiken.



Sociale veiligheid

Het borgen van de veiligheid en het verhogen van het veiligheidsgevoel van de reizigers, zodanig dat zij veilig

Collegiebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

en wel hun bestemming bereiken en weer thuiskomen. Dit betreft niet alleen de veiligheid in de bus maar ook op haltes en de omgeving daarvan (de stations en de transferia), onder regie van de gemeenten.

Tarievenbeleid

Het ontwikkelen, verbeteren en aanpassen van het tarievenstelsel zodanig dat voor de reiziger een over-

zichtelijk, gemakkelijk en acceptabel tariefstelsel bestaat, dat goed te begrijpen en voldoende verkrijgbaar is, tegen acceptabele voorwaarden en dat recht doet aan de verschillende gebruikers van het openbaar vervoer, van studenten die veel via (mobiel) internet willen regelen tot incidentele reizigers die een kaartje bij de chauffeur.

Doelen 2013

Strategische innovatie

Subdoel: Optimale randvoorwaarden (helpen) creëren voor een goed en efficiënt OV systeem.

- Ontwikkelen met oog voor ieders belang (robuuste ontwikkelrelatie).
- Meer samenhangend OV-beleid: Het met alle partners leggen van een verbinding tussen investeringen in infrastructuur en exploitatie OV (versnelling OV), proactief standpunten ontwikkelingen formuleren en bestuurlijk vastleggen.
- Constructieve bijdrage aan aanbestedingstraject Regiotram, met oog voor exploitatiebelang.
- Bijdrage aan structuurvisies: stationsontwikkeling Assen, stationsontwikkeling Groningen, Emmen Centrum (Atalanta), Meerstad, POP, PVVP, GVVP.
- Bijdrage aan (strategische) afstemming grote projecten Groningen, Bereikbaarheid Groningen.
- Het voorbereiden van een discussie over de aanbestedingsopzet: o.a. bedrijfsmodel, duurzaamheid/milieu en strategische infrastructuur.

Ontwerp dienstregeling en OV-product

Subdoel: klanten vasthouden en nieuwe klanten trekken en ondertussen de verhouding tussen opbrengsten en kosten verhogen.

- Ontwikkeling van de dienstregeling 2013 passend binnen de financiële kaders (bezuinigingstaakstelling van 4-6 mln) en NS DR 2013.
- Kostendekkingsgraad omhoog.
- Uitbouwen verdiens OV bovenkant lijnnet:
 - focus op versnellen bestaande lijnnet;
 - optimaliseren Qliners;
 - optimaliseren P+R Citybus-systeem (cofinanciering).
- Slim herontwerp OV onderkant lijnnet met KOV vervoerders:
 - klein waar kan, groot waar moet;
 - vraagafhankelijk waar kan, vast waar moet.
- Ontwerp OV net stad in relatie tot (bouw) tram.
- Taskforce Mobiliteitsmanagement Ring Zuid, P+R product voor werkzaamheden tram/ZRW ontwikkelen.
- Bijdragen aan (kostendekkende) nachtbussen.

Ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid

Doel: Voor reizigers optimale OV-infra (laten) realiseren.

- Bijdrage aan structuurvisies: stationsontwikkeling Assen en Groningen, Emmen centrum (Atalanta), Meerstad, POP, PVVP, GVVP.
- Intensieve samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders m.b.t. OV, o.a. busvoorzieningen, Servicepunten, P+R terreinen, DRIS, veiligheid o.a. in RSP, BDU, MIP Regio Groningen Assen.
- Haltescan informatie (toegankelijkheid e.d.) digitaal beschikbaar maken gekoppeld aan (actueel) reisadvies (i.s.m. Ministerie).
- Het verder vervoerder onafhankelijk maken van strategische OV-infra.

Collegedebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

Reizigersinformatie

Subdoel: Iedereen weet altijd en overal of, waar en wanneer OV voor hem of haar beschikbaar is.

- Statische informatie verder optimaliseren.
- Dynamische informatie in de bus en op straat.
- Het uitrollen van dynamische reisinformatie (DRIS) op straat en via andere media (mobiel, smartphone, internet etc.).
- Haltescan informatie digitaal beschikbaar maken gekoppeld aan (actueel) reisadvies.
- Aandacht voor visueel/auditief gehandicapten.

Sociale Veiligheid

Subdoel: Verbeteren (of ten minste het behoud) van het gevoel van sociale veiligheid in de bussen en op de (bus)stations.

- De reizigers geven voor de sociale veiligheid in de bus een 7,8.
- Terugdringen van het aantal incidenten op basis van risicofactoren.
- Meewerken aan uitbreiding van de veiligheidsconvenanten.
- ServicePunten naar behoefte uitbreiden, geen taakstellend aantal.
- Inzetten op hoging van uitvoeringskwaliteit van de OV-stewards n.a.v. de uitkomsten van de jaarlijkse evaluatie.

Tarieven en vervoerbewijzen

Doel: Iedereen heeft goede toegang tot vervoerbewijzen en de tarieven dragen bij aan een verhoging van de opbrengsten.

- Tariefindexatie conform landelijke lijn.
- Extra opbrengsten realiseren voor een bedrag van € 0 tot € 2 miljoen.
- Actieve deelname aan landelijke afstemming/invoering/behoud gezamenlijke tarieven. Mocht landelijke afstemming niet slagen dan met naburige regio's.
- Het bieden (op verzoek van derden) van maatwerk tarieven voor speciale groepen, gelegenheden, promoties of evenementen waarbij eventuele voordelen/kortingen voor reizigers ontstaan door cofinanciering van derden (gemeenten, organisaties).
- Uitvoeren van het medio 2012 vast te stellen tarievenbeleid in 2013.

Baten en lasten					
Ontwikkeling	prognose 2012	begroot 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Lasten					
Strategische innovatie	45.000	46.000	46.000	46.000	46.000
Reizigersinformatie en haltebeleid	308.000	314.000	314.000	314.000	314.000
Sociale veiligheid	635.000	648.000	648.000	648.000	648.000
Totaal lasten	988.000	1.008.000	1.008.000	1.008.000	1.008.000
Baten					
Sociale veiligheid	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Totaal baten	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Saldo	-963.000	-983.000	-983.000	-983.000	-983.000

Toelichting baten en lasten:

Baten en lasten blijven, afgezien van indexering, constant. De vermelde baten betreffen de boetes die door de OV-stewards worden opgelegd aan reizigers.

3.3 Productenraming: beheer

Beheer omvat:

- beheer algemeen en audit
- beheer concessies:
 - beheer GH / HOV
 - beheer kleinschalige OV-concessies
 - grensoverschrijdende lijnen
- beheer OV-chipkaart
- beheer sociale veiligheid
- programmamanagement dienstregelingprocessen
- kwaliteitszorg

Meerjarendoelstelling

Beheer

Het optimaal beheren van de concessies, ofwel het zodanig monitoren, controleren en managen van de concessies dat de vervoerders worden gestimuleerd

hun uiterste best te doen ten bate van de reizigers, optimale dienstverlening betrachten, waarmaken wat is beloofd en verbeteren en innoveren wat nodig en/of gewenst is en verantwoording richting de opdrachtgever OV-bureau.

Doelen 2013

Beheer algemeen en audits

- Monitoring van reizigersopbrengsten.
- Informatiebronnen doorontwikkelen en uitnutten t.b.v. de beheerfunctie: digitaal reizigerspanel, OV-chipkaart- en GOVI informatie en informatie uit overige bronnen zoals OV-stewards en chauffeurspanel.
- Opstellen jaarlijks kwaliteitsplan en beheersagenda.
- Juiste opbrengsten bij de vervoersprestatie, o.a.:
 - toezicht op opbrengstenadministratie Qbuzz;
 - toezicht op opbrengsten OV-chipkaart;
 - inspraak bij de verdeling van de SOV-gelden;
 - actieve rol in landelijke opbrengstverdeling abonnementsgelden;
 - effectieve controle op- en preventie van zwart- en grijsrijden.

Toelichting/ ontwikkeling

- *De geprofessionaliseerde managementinformatie wordt verder uitgebreid met de digitale gegevens afkomstig van de OV-chipkaart.*
- *Inrichting beheer van reeds ontwikkelde projecten (OV-stewards, ServicePUNTen, veiligheidsconvenanten etc.).*
- *Voorkomen van wegleffecten bij wijziging verdeelsystematiek a.g.v. uitzetten NVB.*
- *Actieve inzet op speerpunten die hoge prioriteit hebben op de beheersagenda (flexibiliteit is daarbij van belang).*
- *Prioritering beheersagenda o.b.v. input diverse kanalen (digitaal reizigerspanel, klantreacties, klachten etc.).*

Beheer concessies

- Structureel, systematisch en proactief beheer van de verschillende concessies zodat vervoerders minimaal de uitgevraagde kwaliteit van de dienstverlening realiseren en daarmee een klanttevredenheid van minimaal 7,5 wordt gerealiseerd.
- Goed functionerend OV-chipkaartsysteem en daaraan gerelateerde processen.
- Kwaliteitsbehoud en –doorontwikkeling:
 - m.n. onzekerheidsreductie bij reizigers (stiptheid, voldoende versterking, gegarandeerde aansluitingen);
 - uitvoeringskwaliteit en informatie rond de dienstregelingovergang;

Collegebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

- coördinatierol Qbuzz t.o.v. overige vervoerders.

Beheer OV-chipkaart

- Goed functionerend OV-chipkaartsysteem en daaraan gerelateerde processen.
- Uitvoering en verbetering van klantvriendelijke en effectieve processen OV-chipkaartfalen.

Beheer sociale veiligheid

Het percentage zwart- en grijsrijden terugdringen tot 1%.

Programmamanagement dienstregelingprocessen

- Financiële stabiliteit door:
 - financieel beheer dienstregeling 2013;
 - het binnen vastgestelde financiële kaders realiseren van een kwalitatief hoogwaardige dienstregeling 2014 die maximaal tegemoet komt aan de vraag van de reiziger;
 - gedegen afrekening dienstregeling 2012.

Kwaliteitszorg

- Tijdig signaleren van de zwakke plekken (i.o.m. cluster Informatie en analyse).
- Verantwoording afleggen.
- Klachtafhandeling: de klacht is naar tevredenheid van de reiziger afgehandeld.

Baten en lasten					
Beheer	prognose 2012	begroot 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Lasten					
Beheer algemeen en audits	94.000	96.000	96.000	96.000	96.000
Concessiemanagement GD	90.660.000	93.629.000	93.629.000	93.629.000	93.629.000
Concessiemanagement HOV	3.346.000	3.446.000	3.446.000	3.446.000	3.446.000
Concessiemanagement Q liner 315	502.000	477.000	477.000	477.000	477.000
Concessiemanagement KOV	11.276.000	11.445.000	11.445.000	11.445.000	11.445.000
Beheer Regiotaxi (oud)	-	-	-	-	-
Stelpost dienstregeling per 6 mei 2012	-1.500.000	-2.000.000	-2.000.000	-2.000.000	-2.000.000
Stelpost dienstregeling 2013	-	-5.500.000	-5.500.000	-5.500.000	-5.500.000
Totaal lasten	104.378.000	101.593.000	101.593.000	101.593.000	101.593.000
Baten					
Concessiemanagement GD	45.643.000	47.650.000	47.650.000	47.650.000	47.650.000
Concessiemanagement HOV	1.681.000	1.755.000	1.755.000	1.755.000	1.755.000
Concessiemanagement KOV	967.000	1.010.000	1.010.000	1.010.000	1.010.000
Stelpost dienstregeling 2013	-	-500.000	-500.000	-500.000	-500.000
Totaal baten	48.291.000	49.915.000	49.915.000	49.915.000	49.915.000
Saldo	-56.086.000	-51.678.000	-51.678.000	-51.678.000	-51.678.000

Collegiebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

Toelichting baten en lasten:

Om tot een begroting van het beheer voor het jaar 2013 te komen is voor de lasten aangenomen dat de OV-index op 3% uit zal komen. Deze index geldt voor het reguliere openbaar vervoer. Voor het vraagafhankelijke vervoer is een NEA index aangenomen van 4,5%. De hoogte van deze indexen zijn gebaseerd op realisatie en voorspellingen van het Centraal Plan Bureau (CPB). De bezuiniging op de dienstregeling vanaf mei 2012 werkt door in 2013. Daarnaast wordt nog een extra bezuiniging van per saldo € 5 miljoen voor de dienstregeling 2013 worden doorgevoerd als onderdeel van het dekkingsplan 2013. In termen van

baten en lasten betekent dit € 0,5 miljoen minder reizigersopbrengsten en € 5,5 miljoen minder lasten.

Voor de baten is voor de begroting 2013 aangenomen dat door tariefmaatregelen € 1 miljoen aan extra reizigersopbrengsten zullen worden gerealiseerd. Daarnaast is aangenomen dat de reizigerstarieven in 2013 zullen stijgen met 3%. Voor de regionale kaartsoorten is rekening gehouden met een stijging van de reizigerstarieven met 2%.

Tevens is bij het opstellen van de begroting rekening gehouden met de effecten op de reizigersopbrengsten uit de studentenkaart OV, als gevolg van de kabinetsmaatregelen tegen langstudeerders vanaf 2013.

3.4 Productenraming: informatie en analyse

Informatie en analyse omvat:

- bronbeleid / informatievoorziening
- data t.b.v. cluster klant – reiziger
- data t.b.v. cluster ontwikkeling
- data t.b.v. cluster beheer
- data t.b.v. financiën

Meerjarendoelstelling

Het voorzien in de informatie- en analysebehoefte ten behoeve van de clusters klant – reiziger, ontwikkeling, beheer, en financiën.

Doelen 2013

Bronbeleid / informatievoorziening

- Waarborgen van kwalitatief goede informatiebronnen zoals KpVV, ConMIS, OV-chipkaart, GOVI, etc.
- Bewaken inkomende informatiestromen van de vervoerders, VBN, TLS, e.d.
- Benutten van extra informatiemogelijkheden van de OV-chipkaart.
- Tijdig, kwalitatief goede en relevante periodieke informatiegegevens verstrekken, waaronder de trendmonitor.

Klant - reiziger

Informatieverstrekking en analyse van uitkomsten van o.a. digitaal reizigerspanel, imago-onderzoek, doelgroepenonderzoek.

Toelichting / ontwikkeling

Bijdrage aan digitale klantenpanel; verwerken gegevens van dit panel en andere klantdata.

Ontwikkeling

- Bieden van informatie en analyse bij het ontwikkelen van het lijnennet.
- Ondersteuning bij projecten (bijv. onderzoek effecten gemeentefolder), regiotram en verkeersmodellen.

Collegebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

Toelichting / ontwikkeling

Doorrekenen MEP, dienstregelingen en bijdragen aan projecten.

Beheer

- Managementrapportages voor gemeenten; verzameling en analyse van gegevens.
- Bieden van ondersteuning bij de beheersagenda voor de GD-concessie en HOV-concessie.
- Het uitvoeren van onderzoeken en analyses ten behoeve van beleid.
- Het verwerken van klachten tot stuurinformatie en (management)rapportages die zijn ingediend bij de vervoerders.
- Ondersteunen van de budgetbewaking m.b.t. de concessies.

Financiën

- Verzorgen van subsidiebeschikkingen.
- Opstellen van prognoses t.b.v. bestuursrapportages.
- Opstellen van ramingen voor financiële verantwoordingen.

Baten en lasten					
Informatie en analyse	prognose 2012	begroot 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Lasten					
Informatie & analyse	145.000	148.000	148.000	148.000	148.000
Totaal lasten	145.000	148.000	148.000	148.000	148.000
Baten					
Informatie & analyse	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo	-145.000	-148.000	-148.000	-148.000	-148.000

3.5 Productenraming: special projects

Special projects omvat:

- (de voorbereiding van de) Regiotram
- evenementen en nachtvervoer
- projecten voor derden

Meerjarendoelstellingen

Regiotram

Het leveren van een bijdrage aan het project regiotram in samenwerking met het projectbureau regiotram, de provincie en de gemeente Groningen, uitgaand van de beoogde exploitatieverantwoordelijkheid op termijn.

Evenementen- en nachtvervoer

Voor bezoekers van grotere evenementen inzetten van extra openbaar vervoer. Door cofinanciering van uit organisator en/of gemeenten of hanteren van hoge

tarieven is evenementen- en nachtvervoer en ander bijzonder vervoer in beginsel voor het OV-bureau volledig kostendekkend.

Voor bezoekers van horeca, bioscopen, schouwburgen, e.d. waar mogelijk bieden van openbaar vervoer aanvullend op het reguliere aanbod gedurende bepaalde nachten, op basis van het principe van kostendekkendheid of door het aanpassen van tarieven, evt. met cofinanciering van gemeenten en horeca. Het aanbod van nachtvervoer wordt in nauw overleg met de gemeente(n) bepaald.

Collegedebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

Projecten voor derden

De condities waaronder we projecten voor derden willen verrichten:

- 100% kostendekkend;
- niet in de markt concurrerende activiteiten;
- voor het OV-bureau in de zin van kennis en knowhow een meerwaarde en ook een relationele
- meerwaarde in relatie tot de doelstellingen van het OV-bureau.

Doelen 2013

Regiotram

- Een bijdrage leveren aan de exploitatie gerelateerde opdrachtgeversrol van de Regiotram, zowel juridisch, financieel als op het gebied van outputspecificaties en deelname aan de dialoogteams met de markt.
- Bijdrage aan het continu actueel houden van de business case (exploitatie).
- Implementatie omlidingsmanagement met betrekking tot de aanleg van de tram.

Evenementen- en nachtvervoer

Evenementenvervoer en nachtbusen zullen blijvend kostendekkend worden ingezet. Het nachtbusnetwerk zal op basis van vraag vanuit organisaties (gemeenten e.d.) en reizigers waar mogelijk worden uitgebreid en waar noodzakelijk worden versoberd indien het aantal reizigers voor een kostendekking niet voldoende is en gemeenten en/of horeca geen financiële bijdrage willen/kunnen leveren.

Projecten voor derden

Implementatie van dynamische reizigers informatie systemen (DRIS): in opdracht van de GR-partners het implementeren van DRIS-palen in de provincies Groningen en Drenthe.

Baten en lasten					
Special projects	prognose	begroot	raming	raming	raming
	2012	2013	2014	2015	2016
Lasten					
Evenementen- en nachtvervoer	487.000	492.000	492.000	492.000	492.000
OV-chipkaart beheerkosten	900.000	918.000	918.000	918.000	918.000
Totaal lasten	1.387.000	1.410.000	1.410.000	1.410.000	1.410.000
Baten					
Evenementen- en nachtvervoer	487.000	492.000	492.000	492.000	492.000
Totaal baten	487.000	492.000	492.000	492.000	492.000
Saldo	-900.000	-918.000	-918.000	-918.000	-918.000

Toelichting baten en lasten:

De jaarlijkse kosten voor de OV-chipkaart bedragen vanaf 2012 ongeveer € 900.000. Deze kosten bestaan uit transactiekosten, onderhoudskosten en distributiekosten. De hoogte van deze kosten ligt in lijn met de verwachte kosten voor 2012. Voor de jaren 2014 tot

en met 2016 is de verwachting dat deze kosten constant zullen blijven.

Het evenementen- en nachtvervoer is kostendekkend.

3.6 Productenraming: bedrijfsvoering

Bedrijfsvoering omvat:

- organisatieontwikkeling
- personeel
- financiën en control
- juridische zaken
- officemanagement & secretariaat

Doel van de bedrijfsvoering is om op slagvaardige, kwalitatief hoogwaardige, klantvriendelijke en flexibele wijze de primaire taakstelling van het OV-bureau mogelijk te maken.

Organisatieontwikkeling

In 2012 is de organisatiestructuur van het OV-bureau beperkt aangepast door samenvoegen van de functie control/juridisch en het cluster informatie en analyse, waarbij overigens de formatieomvang op 18,2 is gebleven (zie onder organogram). Daarnaast zijn/worden in 2012 elementen van 'het nieuwe werken' ingevoerd, die in 2013 worden doorontwikkeld: volledige thuiswerk mogelijkheden, flexibele werkplekken en flexibele werktijden. Dit om als ambtelijke organisatie nog beter in te kunnen spelen op de verschillende eisen die aan de organisatie worden gesteld:

- overtuigende adviesrol voor het bestuur en "founding fathers" op inhoud, proces, bestuurlijk-politieke gevoeligheden/financiële risico's etc., opdrachtnemerschap van (kaderstellende) bestuursbesluiten en zorgvuldige verantwoording richting bestuur;
- heldere – met de gebiedspartners gedeelde - verwoerkundige hoofdlijnenvisie op de doorontwikkeling van het Regionaal Openbaar Vervoer in het gebied, doorwerkend in een afgestemd meerjarenperspectief;
- zodanige mix van opdrachtgeverschap en partnership met de concessiehouders dat deze optimaal en geïnspireerd hun taken vormgeven en uitvoeren ("inlevende zakelijkheid");
- invulling partnership met inliggende gemeenten rond de gecombineerde concessies OV/WMO/Leerlingenvervoer;
- zodanige vormgeving van klantgerichtheid en marketing binnen het OV dat verdere groei van het regionaal OV met behoud van gebiedsdekkende ontsluiting van het landelijk gebied plaats kan hebben;

- het voortdurend leggen van relevante verbindingen in de regio, naar andere regio's en (inter) nationaal;
- samenhang binnen het OV-bureau en doordachte en op voldoende feiten gebaseerde besluiten en voorstellen (inhoud, bestuurlijk, financieel, juridisch, promotioneel etc.);
- professionele organisatie, met professionele en verbindende medewerkers, die in- en extern goede samenwerking weten te bereiken;
- binnen voortdurende randvoorwaarden en kwaliteitskaders (financieel, juridisch/WGR, integriteit etc).

Vanuit de hoofddoelstellingen van het OV-bureau om stedelijke gebieden én het platteland goed ontsloten te houden, en om vanuit OV-mogelijkheden en kansen mee te denken en bij te dragen aan gebiedsontwikkelingen, heeft het OV-bureau momenteel ongeveer de volgende taakvelden:

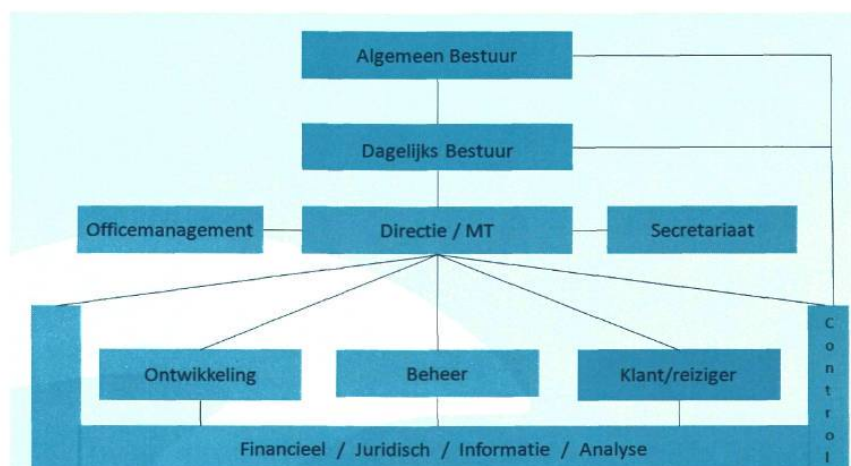
- ontwikkeling/programmering OV binnen gebiedscontext;
- concessiebeheer en -management van de lopende concessies;
- klantbeleid en marketing/promotie van het busproduct;
- informatie en analyse, ten behoeve van de bovenstaande taakvelden;
- bestuurlijke en financiële verantwoording conform de WGR-regelgeving.



Collegebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

Organogram en formatie

Het organogram van het OV-bureau is als volgt:



De control in bovenstaand schema is belegd bij de controller. De controller adviseert de directeur en/of het Dagelijks bestuur (DB) en AB over alle zaken die de financieel/economische bedrijfsvoering betreffen. De controller heeft een zelfstandig signalerende functie richting het AB en DB. Een nadere beschrijving van de taken en bevoegdheden van de controller is vastgelegd in het Statuut voor de controller.

De formatie van in totaal 18,2 fte is als volgt verdeeld over de verschillende organisatieonderdelen van het OV-bureau:

Formatie	Omvang in fte's
Directeur	1,0
Cluster Klant - reiziger	2,8
Cluster Ontwikkeling	4,6
Cluster Beheer	3,6
Financiën, Control en Juridische zaken en Informatie en Analyse	4,4
Officemanagement en secretariaat	1,8
Totaal	18,2

De financiële vertaling van deze formatie is verwerkt in deze begroting.

De bedrijfsvoering omvat de volgende zaken:

Financiën en control

- Uitvoering geven aan P&C-cyclus (kadernota, begroting, integrale update, rapportages en jaarstukken)
- Uitvoeren financieringsbeleid
- Uitvoeren financieel beheer
- Opstellen verantwoording BDU
- Internal control
- Adviseren van directie en OV-adviseurs
- Onderhouden contacten/relaties met DB en AB, GGD-overheden, overige overheden, banken en verzekeraars, salarisadministratie, accountants, leveranciers, belastingdienst, CBS, toezichthouder BZK, Ministerie I&M, vervoerders
- Uitvoeren financiële informatievoorziening
- Beheren financieel systeem

Juridische Zaken

- Voorbereiding/verslaglegging DB- en AB-vergaderingen
- Voorbereiding/begeleiding aanbestedingen
- Juridische ondersteuning directie en OV-adviseurs
- Bezwaar- en beroepsprocedures
- Bonus-/malus-/boete-oplegging
- Juridische screening afspraken en correspondentie
- Juridische voorzieningen m.b.t. formules

Collegiebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

Officemanagement & Secretariaat

- Kantoorfaciliteit + ICT
- Ondersteuning personele zaken
- Secretariele ondersteuning en archief
- Bedrijfsveiligheid en Arbo
- Coördinatie klachtenmanagement

Automatisering

In 2010 en 2011 is de automatisering op verschillende fronten (post- en registratiesysteem, werkomgeving, computers, mobiele bereikbaarheid) op bijdetijds niveau gebracht. In de eerste helft van 2013 zal een onderzoek naar een nieuw financieel pakket worden

gedaan zodat aan de eisen van deze tijd wordt voldaan en integratie kan plaatsvinden met het post- en beheerssysteem. Evt. implementatie tweede helft van 2013.

Huisvesting

De huidige huisvesting in Assen is voldoende en voldoet goed. Het huurcontract loopt tot 1 maart 2015. In de loop van 2013 zal een besluit worden genomen over de huisvesting van het OV-bureau na 1 maart 2015.

Baten en lasten					
Bedrijfsvoering	prognose 2012	begroot 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Lasten					
Lonen en salarissen	1.458.000	1.620.000	1.620.000	1.620.000	1.620.000
Huisvestingskosten	110.000	112.000	112.000	112.000	112.000
Kantoorkosten	101.000	103.000	103.000	103.000	103.000
Advieskosten	61.000	62.000	62.000	62.000	62.000
Totaal lasten	1.730.000	1.897.000	1.897.000	1.897.000	1.897.000
Baten					
Lonen en salarissen	1.282.000	934.000	934.000	934.000	934.000
Totaal baten	1.282.000	934.000	934.000	934.000	934.000
Saldo	-448.000	-963.000	-963.000	-963.000	-963.000

Toelichting baten en lasten:

Voor de lasten aan lonen en salarissen is rekening gehouden met een bezetting van 18,2 fte. Daarnaast is rekening gehouden met een loonstijging in 2013 met 0,5%. In de lasten van de lonen en salarissen zijn ook de loonkosten van het tramproject opgenomen. De

baten aan lonen en salarissen is lager begroot dan in 2012 wordt geprognosticeerd. Dit heeft te maken met het feit dat de baten voor het Actieprogramma Regionaal OV vanaf 2013 komt te vervallen. De daling vanaf 2013 van de baten houdt verband met een eenmalige bijdrage van de RGA in 2012.

3.7 Productenraming: financiering

Financiering omvat:

financiering- en dekkingsmiddelen, waaronder bijdragen BDU en BTW-OV

Meerjarendoelstelling

Een financieel gezonde organisatie, blijkend uit toepassing van repressief toezicht door de

toezichthouder en goedkeurende verklaringen van de accountant, ook op het gebied van de rechtmatigheid.

Collegebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

Doelen 2013

Financiering

Rendement op uitgezette middelen:

- kort geld: 3 maands euribor;
- lang geld: staatsleningen van een overeenkomstige looptijd.

Kostendekkendheid bepaalde activiteiten:

- nachtvervoer;
- evenementenvervoer;
- projecten voor derden.

Voldoen aan eisen verantwoording BDU.

Voldoen aan informatieplicht aan derden (CBS).

Discussie over bezuiniging BDU/ overgang provinciefonds scherp monitoren, analyseren en indien nodig dekkingpakket voorbereiden en implementeren.

Reizigersopbrengsten monitoren en zo nodig bijsturen.

Ontwikkeling Studentenkaart monitoren en zo nodig maatregelen nemen.

Baten en lasten

Financiering	prognose 2012	begroot 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Lasten					
Financiering- en dekkingsmiddelen	-	200.000	200.000	200.000	200.000
Vooruitontvangen BDU: stremmingen	-	-	265.000	265.000	265.000
Vooruitontvangen BDU mutatie: egalisatie- en weerstandscapaciteit	-298.000	1.554.000	1.143.000	1.143.000	1.143.000
Totaal lasten	-298.000	1.754.000	1.608.000	1.608.000	1.608.000
Baten					
Bijdrage BDU	58.056.000	57.021.000	57.021.000	57.021.000	57.021.000
Specifieke BDU-subsidies	750.000	146.000	-	-	-
Te vergoeden BTW-OV	252.000	255.000	255.000	255.000	255.000
Rente	136.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Mutatie vooruitontvangen BDU	36.000	-	-	-	-
Totaal baten	59.230.000	57.432.000	57.286.000	57.286.000	57.286.000
Saldo	59.528.000	55.678.000	55.678.000	55.678.000	55.678.000

Toelichting baten en lasten:

In de komende jaren wordt de egalisatie- en weerstandscapaciteit weer opgebouwd. Een nadere uitwerking hiervan zal plaatsvinden en de notitie weerstandsvermogen die in 2012 wordt herzien.

De post onvoorzien blijft gehandhaafd op € 200.000.

Op de bijdragen BDU is een index van 1% toegepast. Geen rekening is gehouden met toekomstige bezuinigingen.

Collegiebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

De specifieke BDU-subsidies hebben betrekking op het Actieprogramma Regionaal OV. Dit programma loopt af en is in 2013 al verlaagd naar € 146.000.

De rentebaten dalen door de lage rentestand in combinatie met geringer wordende omvang van de uitgezette middelen.

De BTW-OV wordt sinds 2007 niet meer op declaratiebasis, maar forfaitair door het ministerie vergoed aan de provincies. Hoewel de forfaitaire compensatie niet meer afzonderlijk zichtbaar is op de BDU beschikkingen van het ministerie aan de provincies, is bij navraag

bij het ministerie gebleken dat de compensatie in de BDU-uitkering aan de provincies is ingebouwd. Het OV-bureau is in 2007 met de provincies overeengekomen dat de BTW-OV op begrotingsbasis door de provincies aan het OV-bureau zal worden vergoed. Wij gaan ervan uit dat deze afspraak wordt voortgezet.

De verwachte bijdragen BDU en BTW-OV en de extra funding in 2012 door de deelnemers in de GR zijn weergegeven in de onderstaande tabel:

Bijdragen	prognose 2012	begroting 2013	BTW-OV	begroting 2013 incl. BTW-OV
BDU-bijdrage Groningen	36.482.045	36.846.865	166.147	37.013.012
BDU-bijdrage Drenthe	19.974.269	20.174.012	88.749	20.262.761
Extra funding partners	1.600.000	-	-	-
Totaal bijdragen	58.056.314	57.020.877	254.896	57.275.773



Collegiebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

3.8 Meerjarenproductenraming 2012-2015

Meerjarenproductraming 2013-2016					
Lasten	prognose 2012	begroting 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Klant-reiziger					
Marketing en communicatie	1.024.000	924.000	924.000	924.000	924.000
Klant – reiziger overig	63.000	64.000	64.000	64.000	64.000
Ontwikkeling					
Strategische innovatie	45.000	46.000	46.000	46.000	46.000
Reizigersinformatie en haltebeleid	308.000	314.000	314.000	314.000	314.000
Sociale veiligheid	635.000	648.000	648.000	648.000	648.000
Beheer					
Beheer algemeen en audits	94.000	96.000	96.000	96.000	96.000
Concessiemanagement GD	90.660.000	93.629.000	93.629.000	93.629.000	93.629.000
Concessiemanagement HOV	3.346.000	3.446.000	3.446.000	3.446.000	3.446.000
Concessiemanagement/bijdrage aan Q-liner 315	502.000	477.000	477.000	477.000	477.000
Concessiemanagement KOV	11.276.000	11.445.000	11.445.000	11.445.000	11.445.000
Stelpost dienstregeling per 6 mei 2012	-1.500.000	-2.000.000	-2.000.000	-2.000.000	-2.000.000
Stelpost dienstregeling 2013	-	-5.500.000	-5.500.000	-5.500.000	-5.500.000
Informatie en analyse					
Informatie en analyse	145.000	148.000	148.000	148.000	148.000
Special projects					
Evenementen- en nachtvervoer	487.000	492.000	492.000	492.000	492.000
OV-chipkaart	900.000	918.000	918.000	918.000	918.000
Bedrijfsvoering					
Lonen en salarissen	1.458.000	1.620.000	1.620.000	1.620.000	1.620.000
Huisvestingskosten	110.000	112.000	112.000	112.000	112.000
Kantoorkosten	101.000	103.000	103.000	103.000	103.000
Advieskosten	61.000	62.000	62.000	62.000	62.000
Financiering					
Onvoorzien	-	200.000	200.000	200.000	200.000
Vooruit ontvangen BDU: stremmingen	-	-	265.000	265.000	265.000
Vooruit ontvangen BDU: rente	-2.505.000	-	-	-	-
Opbouw egalisatie en weerstandscapaciteit	2.207.000	1.554.000	1.143.000	1.143.000	1.143.000
Totaal lasten	109.417.000	108.798.000	108.652.000	108.652.000	108.652.000

Collegebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

Baten	prognose 2012	Begroting 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Ontwikkeling					
Sociale veiligheid	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Beheer					
Concessiemanagement GD	45.739.000	47.650.000	47.650.000	47.650.000	47.650.000
Concessiemanagement HOV	1.685.000	1.755.000	1.755.000	1.755.000	1.755.000
Concessiemanagement KOV	969.000	1.010.000	1.010.000	1.010.000	1.010.000
Stelpost dienstregeling 2013	-	-500.000	-500.000	-500.000	-500.000
Special projects					
Evenementen- en nachtvervoer	487.000	492.000	492.000	492.000	492.000
Bedrijfsvoering					
Lonen en salarissen	1.282.000	934.000	934.000	934.000	934.000
Financiering					
Bijdrage BDU	58.056.000	57.021.000	57.021.000	57.021.000	57.021.000
Specifieke BDU subsidies	750.000	146.000	-	-	-
Te vergoeden BDU-OV	252.000	255.000	255.000	255.000	255.000
Rente	136.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Mutatie vooruit ontvangen BDU	36.000	-	-	-	-
Totaal baten	109.417.000	108.798.000	108.652.000	108.652.000	108.652.000
Saldo	-	-	-	-	-



Collegebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

3.9 Stand en verloop van de balanspost vooruit ontvangen BDU middelen

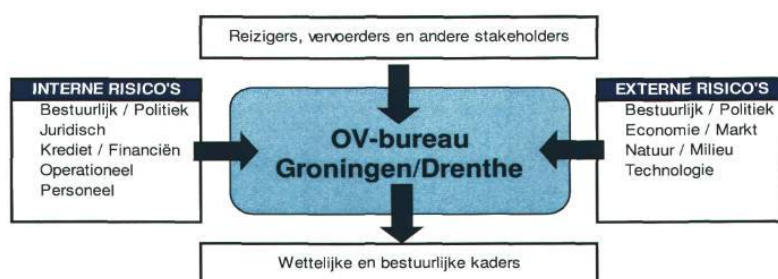
Stand en verloop					
Vooruitontvangen BDU-middelen	2012	2013	2014	2015	2016
Stand 1 januari	3.204.279	1.445.900	2.589.105	3.732.105	4.875.105
Toevoegingen					
Egalisatie- en weerstandscapaciteit	2.207.000	1.554.000	1.143.000	1.143.000	1.143.000
Stremmingen	-	-	265.000	265.000	265.000
Totaal toevoegingen	2.207.000	1.554.000	1.408.000	1.408.000	1.408.000
Onttrekkingen					
Egalisatie- en weerstandscapaciteit	36.000	-	-	-	-
Stremmingen	319.977	265.000	265.000	265.000	265.000
Rente	2.504.643	-	-	-	-
OV-chipkaart	354.759	-	-	-	-
Actieprogramma regionaal OV	750.000	145.795	-	-	-
Totaal onttrekkingen	3.965.379	410.795	265.000	265.000	265.000
Stand per 31 december	1.445.900	2.589.105	3.732.105	4.875.105	6.018.105
Samenstelling per 31 december naar component					
Egalisatie- en weerstandscapaciteit	770.105	2.324.105	3.467.105	4.610.105	5.753.105
Stremmingen	530.000	265.000	265.000	265.000	265.000
Actieprogramma regionaal OV	145.795	-	-	-	-
Totaalstand per 31 december	1.445.900	2.589.105	3.732.105	4.875.105	6.018.105

4 Paragrafen

4.1 Paragraaf weerstandsvermogen

Risico's beheersen steeds vaker de actualiteit en ook steeds vaker wordt er door overheidslichamen onderkend dat het implementeren van risicomanagement kansen biedt om de effectiviteit te vergroten. Risico's, zowel intern als extern, kunnen grote invloed hebben op het bereiken van gestelde doelen. Denk hierbij niet

alleen aan de mogelijke financiële gevolgen van een risico, maar ook aan aantasting van het vertrouwen van de burger in het openbaar vervoer – bijvoorbeeld door negatieve publiciteit. In onderstaand figuur is het krachtenveld waarin het OV-bureau zich bevindt weergegeven.



Volgens de gemeenschappelijke regeling zijn de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de provincie Drenthe uiteindelijk financieel verantwoordelijk voor eventuele tekorten bij het OV-bureau. Het is om die reden wenselijk over voldoende weerstandscapaciteit te beschikken zodat het OV-bureau bij het onverhoopt optreden van risico's de financiële lasten kan opvangen. Met het aanhouden van een eigen weerstandscapaciteit wordt beoogd te vermijden dat er een beroep moet worden gedaan op de GR-deelnemers om bij te springen in de financiële gevolgen van de risico's. In 2011 is de beschikbare weerstandscapaciteit van grote waarde gebleken, omdat zich tegelijkertijd een aantal risico's voordeden.

Door het nadelige resultaat over 2011 is de beschikbare weerstandscapaciteit van € 4,5 miljoen volledig noodzakelijk voor dekking. Omdat zich 2011 meer negatieve gevolgen van risico's hebben voorgedaan dan voorzien is het noodzakelijk opnieuw de risico's te

bezien en de weerstandscapaciteit die nodig is als buffer voor deze risico's. In 2012 zal daarom een geheel herziene notitie weerstandsvermogen worden opgesteld. Daarin zal een volledige risico-inventarisatie zijn opgenomen. Ingegaan zal worden op egalisatie- en weerstandscapaciteit.

Egalisatiecapaciteit is bedoeld als buffer voor jaarlijkse fluctuerende reizigersopbrengsten, de gevolgen van de toepassing van de OV-index (brandstofprijzen!) en de gevolgen van het jaarlijkse kalendereffect.

Weerstandscapaciteit is bedoeld voor de overige risico's die het OV-bureau loopt, zoals risico's rond de OV-chipkaart en het openeinde karakter van het vraagafhankelijk vervoer. Met wederopbouw van egalisatie- en weerstandscapaciteit en het aanvullende pakket is rekening gehouden in de meerjarenraming.

4.2 Paragraaf financiering

Wettelijk kader en financieringsstatuut

De financieringsfunctie is bedoeld om de middelen te verschaffen die voor het OV-bureau nodig zijn voor de uitvoering van de taken, genoemd in de Gemeenschappelijke regeling. Op grond van de Wet Financiering Decentrale Overheden (Wet FIDO) dienen de decentrale overheden en dus ook het OV-bureau, te beschikken over een financieringsstatuut. De hoofdlijnen voor dit statuut zijn door het algemeen bestuur meegegeven in de Financiële verordening en zijn door het dagelijks bestuur uitgewerkt tot het nu geldende financieringsstatuut uit 2007.

Na diverse aanpassingen in de Wet FIDO en aanpassing van de Regeling Uitzettingen en Derivaten Decentrale Overheden (Ruddo) is aanpassing van het huidige financieringsstatuut van het OV-bureau wenselijk. Naar aanleiding daarvan heeft een wijziging plaatsgevonden van de financiële verordening. In de vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen is opgenomen, dat het vigerende treasurystatuut van de provincie Groningen van toepassing is. De provincie Groningen werkt met een actueel financieringsstatuut, waarmee aan alle wettelijke vereisten wordt voldaan.

Financieringsplanning en limieten

De uitvoering van de financieringsfunctie is voor wat betreft het uitzetten van tijdelijk overtollige middelen (uitzettingen) uitbesteed aan de provincie Groningen. Dit gebeurt op basis van liquiditeitsprognoses die maandelijks door de controller van het OV-bureau worden opgesteld. Het betalingsritme op basis waarvan de prognoses worden opgesteld, is gebaseerd op afspraken in de concessies en de afspraken over subsidieverstrekking door de partners. In de concessies is vastgelegd dat elke 15e van de maand 1/13 deel van de subsidie aan de vervoerder wordt vergoed en in april 2/13 (vanwege vakantiegeld). De provincies Groningen en Drenthe dragen zorg voor betaling van de

subsidie in dezelfde termijnen rond de 13e van de maand.

In 2013 zullen de uitgaande liquiditeiten van het OV-bureau gefinancierd worden uit de binnenkomende liquiditeiten en de liquiditeitsoverschotten. De resterende liquiditeitsoverschotten worden ten alle tijden risicomijdend uitgezet, dit binnen de gelden richtlijnen.

In 2012 zal de vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen naar verwachting worden aangepast of vervangen, om daarmee kortlopend kredieten op te kunnen nemen, indien de liquiditeitsituatie van het OV-bureau daartoe aanleiding geeft.

Voor de beheersing van risico's met betrekking tot aangane geldleningen zijn de kasgeldlimiet en de renterisiconorm in het algemeen van belang. Gelet op het verwachte ontbreken van kort- dan wel langlopende geldleningen zijn de toetsing van de kasgeldlimiet en de renterisiconorm onnodig.

Uitgezette gelden

De tijdelijk overtollige middelen van het OV-bureau bedragen per 1 januari 2012: € 6.556.000. In het overzicht uitgezette gelden per 1 januari 2012 (bijlage 1 bij deze begroting) wordt vermeld hoe de gelden van het OV-bureau zijn uitgezet. Momenteel neemt de provincie Groningen de tijdelijk overtollige middelen van het OV-bureau mee in haar 'kortgeld' uitzettingen. Vooralsnog is er geen reden om daarvan af te wijken. Als benchmark voor het rendement op uitgezette middelen hanteren wij de driemaands euribor.

4.3 Paragraaf bedrijfsvoering

Zie 3.6 Productenraming: bedrijfsvoering.

5 Samenstelling bestuur

Het beleid van het OV-bureau wordt bepaald door het algemeen bestuur. Het algemeen bestuur bestaat uit drie gedeputeerden/bestuurders van elk van de colleges van gedeputeerde staten van de provincies Groningen en Drenthe en van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen.

De belangrijkste taken van het algemeen bestuur zijn:

- het vaststellen van de begroting;
- het vaststellen van de jaarrekening.

Het algemeen bestuur bestaat uit de volgende bestuurders:

- Marc Boumans (voorzitter), provincie Groningen;
- Piet de Vey Mestdagh, provincie Groningen;
- Marianne Besselink, provincie Groningen;
- Henk Brink (vice-voorzitter), provincie Drenthe;
- Rein Munniksma, provincie Drenthe;
- Ard van der Tuuk, provincie Drenthe;
- Karin Dekker, gemeente Groningen;
- Frank de Vries, gemeente Groningen;
- Ton Schroor, gemeente Groningen.

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat uit drie bestuurders verkeer en vervoer, te weten:

- gedeputeerde provincie Groningen, Mark Boumans (voorzitter);
- gedeputeerde provincie Drenthe, Henk Brink (vice-voorzitter);
- wethouder gemeente Groningen, Karin Dekker.

De belangrijkste taken van het dagelijks bestuur zijn:

- het voorbereiden van besluiten van het algemeen bestuur;
- het uitvoeren van besluiten van het algemeen bestuur in samenspel met de directeur van het OV-bureau;
- het vaststellen van de aanbestedingsdocumenten voor de aanbestedingen van openbaar vervoer;
- het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor het verrichten van openbaar vervoer.



Mark Boumans



Henk Brink



Karin Dekker

Bijlage 1: Overzicht uitgezette gelden d.d. 1 januari 2012

Kort geld < 1 jaar					
Callgeld (tot 1 mnd)	Bedrag in euro's	Rente %	Begin datum	Eind datum	Looptijd
ING (Nederland)	9.700.000	1,120%	23-12-11	02-01-12	10 dagen
ABN AMRO (Nederland)	31.779.876	0,370%	27-12-11	02-01-12	6 dagen
ABN AMRO (Nederland)	135.689.332	0,220%	28-12-11	02-01-12	5 dagen
ABN AMRO (Nederland)	87.206.178	0,230%	29-12-11	02-01-12	4 dagen
ABN AMRO (Nederland)	2.376.547	0,210%	30-12-11	02-01-12	3 dagen
Totaal callgeld	266.751.933				
Aandeel OV-bureau (0,9664%)	2.577.870				
Deposito's en spaarrekeningen	Bedrag in euro's	Rente %	Begin datum	Eind datum	Looptijd
BNG (Nederland)	10.000.000	1,000%	28-10-11	27-01-12	3 mnd.
ABN AMRO (Nederland)	15.000.000	1,480%	28-10-11	27-01-12	3 mnd.
ING (Nederland)	20.000.000	2,500%	28-10-11	27-01-12	3 mnd.
BNP Paribas (Frankrijk)	20.000.000	1,700%	03-02-11	03-02-12	12 mnd.
ABN AMRO Actie Ondernemers Top Deposito (Nederland)	15.000.000	1,350%	11-11-11	10-02-12	3 mnd.
ING (Nederland)	20.000.000	2,500%	11-11-11	10-02-12	3 mnd.
BNG (Nederland)	35.000.000	1,220%	11-08-11	10-02-12	6 mnd.
ABN AMRO Actie Ondernemers Top Deposito (Nederland)	5.000.000	2,020%	16-11-11	16-02-12	3 mnd.
Rabobank (Nederland)	10.000.000	1,460%	18-08-11	17-02-12	6 mnd.
ABN AMRO Bank (Nederland) Ondernemers Deposito	5.000.000	1,775%	25-11-11	24-02-12	3 mnd.
ING (Nederland)	5.000.000	2,500%	25-11-11	24-02-12	3 mnd.
Deutsche Bank	35.000.000	1,600%	01-03-11	01-03-12	12 mnd.
BNP Paribas (Frankrijk)	15.000.000	1,820%	23-06-11	23-03-12	9 mnd.
ABN AMRO Actie Ondernemers Top Deposito (Nederland)	50.000.000	2,020%	23-12-11	23-03-12	3 mnd.
ABN AMRO Bank (Nederland) Ondern. Top Deposito	5.000.000	1,973%	23-12-11	23-03-12	3 mnd.
ABN AMRO Bank (Nederland) Ondern. Top Deposito Plus	10.000.000	1,677%	23-12-11	23-03-12	3 mnd.
ING (Nederland)	40.000.000	2,350%	23-12-11	23-03-12	3 mnd.
BNP Paribas (Frankrijk)	15.000.000	1,970%	11-05-11	11-05-12	12 mnd.
BNG (Nederland)	10.000.000	1,000%	16-11-11	16-05-12	6 mnd.
Rabobank (Nederland)	10.000.000	1,903%	18-05-11	18-05-12	12 mnd.
Rabobank (Nederland)	15.000.000	1,488%	28-10-11	27-07-12	9 mnd.
Nederlandse Waterschapsbank (Ned)	10.000.000	1,400%	18-08-11	17-08-12	12 mnd.
Totaal deposito's en spaarrekeningen	375.000.000				
Aandeel OV-bureau (0,9664%)	3.623.972				
Totaal kort geld < 1 jaar OV-bureau	6.201.842				
<i>Correctie Landsbanki Islands</i>	<i>409.381</i>				
Totaal kort geld < 1 jaar OV-bureau	5.792.461				

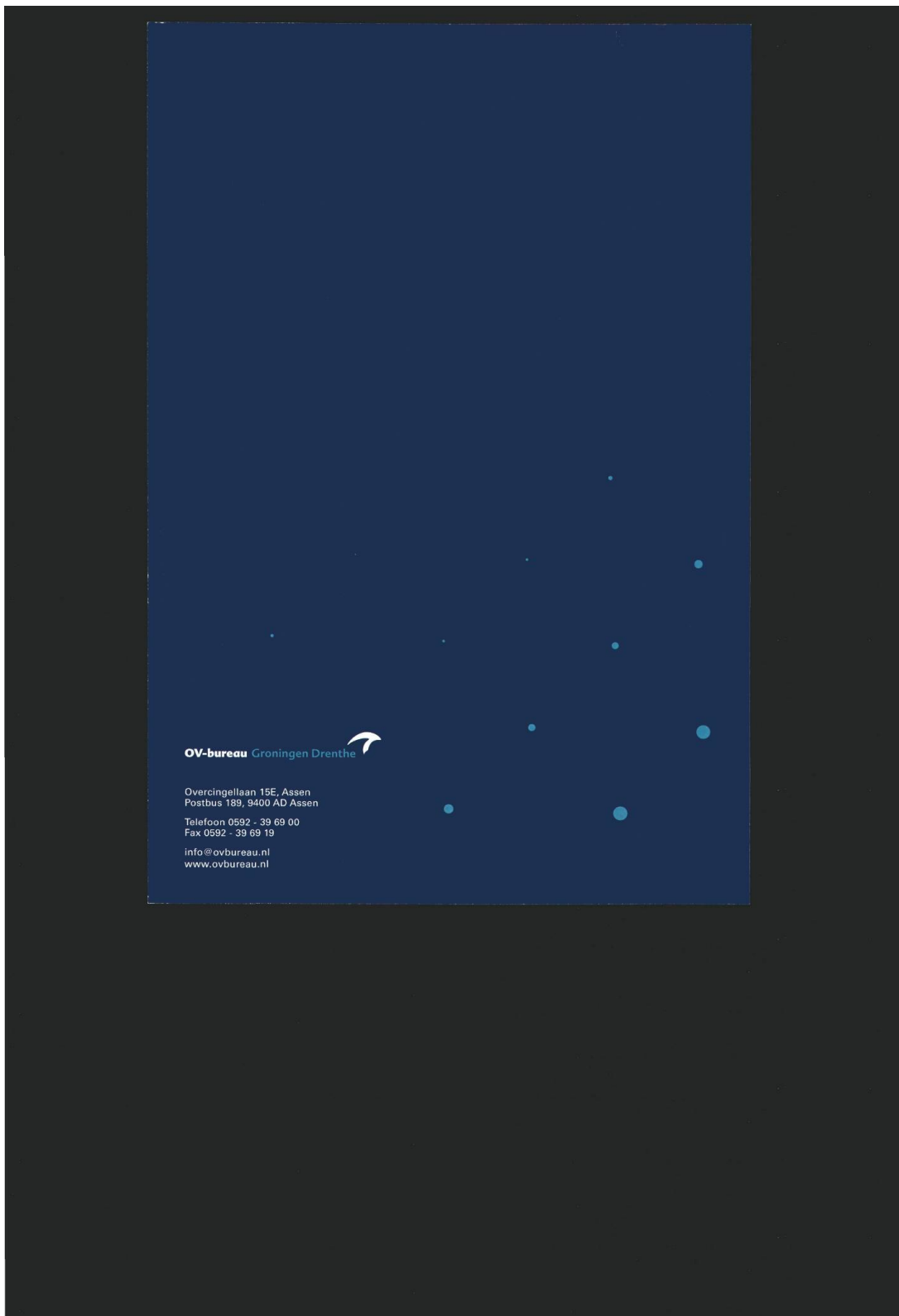
Bijlage 2: Afkortingenwijzer

AB	Algemeen Bestuur
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten; de van toepassing zijnde verslaggevingvoorschriften
BDU	Brede Doel Uitkering
BTW	Belasting (over de) Toegevoegde Waarde
BTW-OV	Belasting (over de) Toegevoegde Waarde Openbaar Vervoer
BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
ConMIS	Concessiemanagement Informatiesysteem
DB	Dagelijks bestuur
DRIS	Dynamische Reizigersinformatiesysteem
DRU	Dienstregelinguur
EURIBOR	Euro Interbank Offered Rate; het gemiddelde rente tarief waartegen 57 vooraanstaande Europese banken elkaar leningen in euro's verstreken.
FIDO (Wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden
GD-concessie	Concessie stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe, die sinds 13 december 2009 wordt uitgevoerd door Qbuzz
GGD-overheden	de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe
GOVI	Grenzeloze Openbaar Vervoer Informatie
GR	Gemeenschappelijke regeling
GVVP	Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan
HOV-concessie	de treinvervangende HOV-lijnen 305, 314 en 327 die sinds 13 december 2009 worden uitgevoerd door Arriva Touring
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
I&M	Infrastructuur en Milieu
KOV	Kleinschalig Openbaar Vervoer; de 6 regioconcessies die per 13 december 2009 zijn ingegaan voor het kleinschalig vervoer en doelgroepenvervoer.
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
MEP	Meerjaren Exploitatieplan
NAR	Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement
NVB	Nationale vervoer Bewijzen; door het Rijk vastgesteld tariefstelsel van het Nederlandse openbaar vervoer per bus, zoals vermeld in Staatscourant 2000 nr. 245
OL	Openbaar Lichaam
OV	Openbaar Vervoer
OVB(GD)	OV-bureau Groningen Drenthe
P&C-cyclus	Planning en Control-cyclus
POP	Provinciaal Omgevingsplan
PVVP	Provinciaal Verkeer en Vervoerplan
RGA	Regio Groningen - Assen

Collegebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

ROV	Regionaal Openbaar Vervoer
RSP	Regio Specifiek Pakket
RUDDO	Regeling Uitzettingen en Derivaten Decentrale Overheden
RuG	Rijksuniversiteit Groningen
SOV	Studenten Openbaar Vervoerkaart
TLS	Trans Link Systems; Trans Link Systems is opgericht door de vijf grootste OV-bedrijven om één elektronisch betaal-systeem in het Nederlandse openbaar vervoer te realiseren: de OV-chipkaart
VBN	Vervoerbewijzen Nederland B.V.
WGR	Wet Gemeenschappelijke Regelingen
WMO	Wet Maatschappelijke Ondersteuning
WROOV	Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen; een werkgroep die het gebruik van de Nederlandse nationale vervoerbewijzen eens in de paar jaar onderzoekt.

Collegebrief - Ontwerpbegroting OV-bureau 2013



Collegedebrief - Hoofdlijnen en tarieven Dienstregeling 2013

Bestuursdienst



Afdeling Verkeer&Vervoer
Steller M.R. Oedeckerk
Onderwerp Hoofdlijnen en tarieven Dienstregeling 2013

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 81 11 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO12.3099348
Datum 22 MEI 2012 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Met onze brief van 5 april (*RO.123026078*) hebben wij u geïnformeerd over de door ons vastgestelde uitgangspunten voor het opstellen van de dienstregeling 2013. Deze uitgangspunten vormden de richtlijn voor het vormgeven van een pakket aan bezuinigingsmaatregelen ter grootte van € 4 tot € 6 miljoen. Over deze genoemde omvang van de op handen zijnde bezuinigingen hebben wij u in onze brief van 22 februari 2012 (*RO12.2964452*) bericht.

In de door u reeds ontvangen Ontwerpbegroting 2013 van het OV-Bureau is een ombuigingspakket ter grootte van € 6 miljoen opgenomen, waarmee 6 % van de totale begroting van € 100 miljoen gemoeid is. Daarbij is uitgegaan van een verdeling van € 5 miljoen dienstregeling en € 1 miljoen tarieven. Naar aanleiding van de vastgestelde uitgangspunten voor de dienstregeling 2013 heeft het bestuur van het OV-Bureau gezocht naar een optimalisatie van dienstregelings- en tariefmaatregelen. Dit heeft geresulteerd in een pakket van € 4 miljoen bezuinigingen op de dienstregeling en € 2 miljoen tariefmaatregelen.

Hoofdlijnen dienstregeling en tariefstructuur 2013

Met deze brief willen wij u informeren over de hoofdlijnen voor de dienstregeling 2013 en de hoofdlijnen voor de tariefstructuur 2013. De keuze voor een kleinere ingreep in de dienstregeling tegenover een ruimer pakket aan maatregelen in de tariefstelling, is gemaakt om het effect van de bezuinigingen evenwichtiger te spreiden over het gehele gebied. Door het aanpassen van de tarieven kunnen enkele ingrijpende, plaatselijke maatregelen in de dienstregeling worden voorkomen. Bovendien worden op deze manier toch ook enkele zeer gewenste verbeteringen in de lijnvoering mogelijk gemaakt. In de bijlage bij deze brief zijn de hoofdlijnen voor de dienstregeling en het tariefstelsel 2013 opgenomen, waarbij de wijzigingen per maatregel worden toegelicht.

Twee van de voorgestelde tariefmaatregelen zijn afhankelijk van landelijke afstemming en besluitvorming. Het opnemen van deze maatregelen in het totale

Collegedebrief - Hoofdlijnen en tarieven Dienstregeling 2013

Volgvel 1

pakket, brengt een onzekerheid met zich mee over de haalbaarheid van dit deel van de tariefmaatregelen. Deze onzekerheid omvat ca € 0,5 miljoen die, in het geval van landelijke besluiten die de maatregelen onmogelijk maken, alsnog kan leiden tot aanpassingen in de dienstregeling 2013.

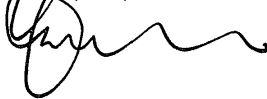
Besluitvorming

Zoals wij al hebben aangegeven in onze brief van 5 april (RO.123026078) kent het traject rondom de dienstregeling 2013 een strak tijdschema, waarbij voor de zomer besluitvorming rondom de invulling van het pakket moet plaatsvinden. In de raadscommissie Beheer en Verkeer en raadsvergadering en van respectievelijk 14 en 20 juni 2012 krijgt u de mogelijkheid om op deze hoofdlijnen uw visie te geven. Naar aanleiding van uw reacties en de reacties vanuit de Staten van Groningen en Drenthe en vanuit onder andere de consumentenplatforms, betrokken gemeenten en de vervoerders, zal het DB van het OV-Bureau in juli de definitieve dienstregeling 2013 vaststellen. Over de definitieve dienstregeling en omvang van het daaraan gekoppelde tariefpakket zult u in juli worden geïnformeerd.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Collegedebrief - Hoofdlijnen en tarieven Dienstregeling 2013

BIJLAGE

3d

MEMO

OV-bureau Groningen Drenthe

Van Jorne Bonte
Onderwerp Hoofdlijnen dienstregeling en tarieven 2013
Datum 14 mei 2012

In dit memo zijn de maatregelen opgenomen om te komen tot een netto bezuiniging (kosten minus opbrengsten) van 4 miljoen euro per dienstregeling 9 december 2012 en 2 miljoen aan extra opbrengsten per 1 januari 2013. Het gaat hierbij om een overzicht van de maatregelen op hoofdlijnen, waarbij overigens in enkele gevallen voor de dienstregeling zeer gewenste uitbreidingen worden voorgesteld. Er is nog ruimte om op basis van de reacties van Raden en Staten en stakeholders als gemeenten, consumentenplatforms, reizigerspanels en individuele reizigers meer definitieve keuzes of aanpassingen te doen aan het pakket. Ook mede op basis van definitieve treintijden, schooltijden, nadere uitwerkingen en het definitief te bezuinigen bedrag zullen definitieve dienstregeling- en tarieven keuzes worden gemaakt. Deze definitieve keuzes worden op 12 juli 2012 vastgesteld in de vergadering van het Dagelijks Bestuur OV-bureau.

Uitgangspunten dienstregeling

De invulling aan de voorstellen is gedaan o.b.v. de volgende uitgangspunten:

1. Integraal en logisch opgebouwd netwerk
 - a. Voor ieder schaalniveau een eigen product.
 - b. 4 trein per uur Groningen – Zwolle.
 - c. Overstappen beperken.
 - d. Aansluitend bij OV-visie.
2. Duidelijk OV-netwerk:
 - a. Beperken routevarianten.
 - b. Parallelliteit trein – bus en bus – bus beperken.
3. Verhogen kostendekkingsgraad
4. Scherper differentiëren naar echte vraag:
 - a. Meer onderscheid inzet tussen dagen (werkdag, zaterdag, vakantiedag)
 - b. Beperken vaste zondag(ochtend)bediening voor veel lijnen.
5. Zoveel mogelijk behouden van reismogelijkheden:
 - a. Grote bus waar moet, kleine bus waar kan.
 - b. Vaste bus waar moet, vraagafhankelijke bus waar kan.
 - c. Frequentie aanpassen waar kan.
 - d. Schrappen van slecht bezette ritten en lijndelen.

Hoofdlijnen

Op de volgende pagina's zijn de hoofdlijnen van maatregelen opgenomen:

- | | |
|--|-----------------|
| - Maatregelen dienstregeling Algemeen | vanaf pagina 2 |
| - Maatregelen dienstregeling Provincie Groningen | vanaf pagina 4 |
| - Maatregelen dienstregeling Provincie Drenthe | vanaf pagina 16 |
| - Maatregelen dienstregeling Gemeente Groningen | vanaf pagina 24 |
| - Maatregelen tarieven | vanaf pagina 27 |

Maatregelen dienstregeling algemeen

Algemeen 1: Avond en zondagbediening

's Avonds en op zondag rijden in de huidige situatie de meeste buslijnen als op de meeste andere momenten. Uit de bezettingscijfers van bussen op deze momenten komt echter naar voren dat de vraag naar vervoer in de avond en zondag veel minder groot is dan op andere momenten. Voor veel lijnen is het daarom mogelijk ritten te laten vervallen zonder dat veel reizigers hier last van hebben.

De belangrijkste maatregelen die worden voorgesteld zijn:

Avondbediening:

- Stadsdienst Groningen: laatste vertrekmogelijkheid vanaf station Groningen aansluitend op de treinen aankomend rond 00:15 uur in Groningen i.p.v. 0:45 uur (huidige bezetting gemiddeld 2 personen per rit, uitgezonderd donderdag- en zaterdagavond met hogere bezettingen)
- Stadsdienst Assen: eindigen laatste ritten om 23:00 uur i.p.v. 1:00 uur
- Stadsdienst Hoogeveen en Meppel: ritten in avonduren en zondag worden nader onderzocht
- Diverse streeklijnen laatste retourrit vervalt, bijvoorbeeld op de lijn Winschoten – Veendam

Zondagbediening

- Basislijnen en Qliner verbindingen blijven ongewijzigd rijden op zondag als drager van het netwerk, met een iets langere voortransportafstand blijft verbindend OV beschikbaar
- Zondagbediening beperken tot middag en vooravond als op: Bellingwolde – Winschoten, Stadskanaal – Winschoten, Valthermond – 2e Exloermond, Scheemda Winschoten, Meppel – Assen, Borger – Stadskanaal, Emmen – Klazienaveen – Coevorden, Winsum – Oldehove – Groningen, Delfzijl – Uithuizen, Harkstede – Vries, Loppersum – Holwierde, Emmen – Gieten (lijn 59), Ter Apel – Vlagtwedde, Zuidbroek – Veendam, Assen – Roden, Oosterwolde – Leek, Drachten – Leek en Ter Apel – AZC
- Streeklijn 27 (Hoogeveen – Zweeloo – Emmen) in de avonduren en op zondag eens per 2 uur i.p.v. elk uur
- LijnBelBus i.p.v. streekbus op zondag: Dieverbrug / Meppel – Hoogeveen (32/34/36).

Voor beide categorieën maatregelen geldt dat Regiotaxi als alternatief aanwezig is, hiervan is het tarief echter hoger dan OV-tarief.

Reizigers gevolgen	Minder reismogelijkheden 's avonds en zondagmorgen op lijnen waar op dat moment weinig tot geen vraag is of een goed alternatief voorhanden is. Bezetting van laatste ritten op avonden bewegen zich rond de 1-3 reizigers, op zondagochtend vaak nog minder.
Bezuiniging netto	€ 720.000

Collegedebrief - Hoofddijnen en tarieven Dienstregeling 2013

Algemeen 2: Grote bus naar klein (of eventueel midi)

Op een aantal corridors/lijnen is het nog mogelijk geheel of gedeeltelijk (alleen op bepaalde momenten) een kleine of midibus in te zetten i.p.v. een grote bus. Deze maatregel is specifiek opgenomen voor een aantal corridors op de volgende pagina's. Daarnaast vindt nader onderzoek en overleg plaats over inzet van kleine i.p.v. grote bussen op de volgende lijnen.

- ↗ Lijn 17 Winschoten – Finsterwolde – Scheemda
- ↗ Lijn 21 Assen – Emmen en lijn 65 Zoutkamp – Winsum (Groningen op zondag)
- ↗ Lijn 26 Emmen – Klazienaveen – Coevorden, lijn 42 Emmen – Ter Apel, 's avonds en op zaterdag
- ↗ Lijn 43 Emmen – Klazienaveen 's avonds
- ↗ Lijn 31 Hogeveen – Balkbrug en lijn 83 Assen - Roden op zaterdag;

Reizigers gevolgen	Geen, reismogelijkheden blijven bestaan, alleen het bustype verandert
Bezuiniging netto	omstreeks € 200.000

Algemeen 3: Van vaste bus naar LijnBelBus

Op een aantal corridors/lijnen is het nog mogelijk in plaats van een 'vaste' bus een LijnBelBus in te zetten. Dit is bij het onderdeel algemeen 1 voor bepaalde momenten opgenomen. Daarnaast kan de LijnBelBus de gehele dienst overnemen op buslijn 36 tussen Borger, Westerbork en Beilen gezien het beperkte gebruik van deze buslijn (gemiddeld minder dan 1 reiziger per rit) en in de daluren de bediening van lijn 48 tussen Steenwijk en Havelte.

Reizigers gevolgen	Reizigers moeten voortaan bellen voordat ze van deze buslijnen gebruik willen maken.
Bezuiniging netto	€ 110.000

Maatregelen dienstregeling Provincie Groningen

Groningen 1: Leek / Roden / Norg – Groningen

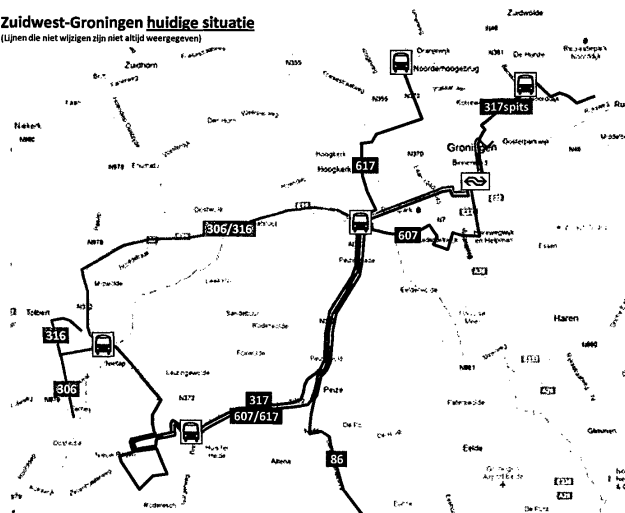
Huidige situatie

Bij de dienstregeling van 8 januari 2012 is veel aangepast op deze corridor. In plaats van veel verschillende buslijnen via veel verschillende routes is het vervoersaanbod vereenvoudigd:

- Roden – Peize Rondweg – P+R Hoogkerk – Groningen CS (spits door naar Lewenborg) rijdt in de spits 4 keer per uur, buiten de spits 2 keer per uur. Bij Peize volgt deze lijn de route zoals de Qliner deze ook volgde via de rondweg i.p.v. van de streeklijn door het dorp.
- Leek Oostindie/Industriepark – P+R Hoogkerk – Groningen CS – UMCG rijdt in de spits 4 keer per uur, buiten de spits 2 keer per uur.
- Aanvullende streeklijnen als lijn 85 Oosterwolde – Leek en 89 Drachten – Leek rijden in de spitsuren door van/naar Groningen en sluiten daarbuiten aan op de Qliner naar Groningen. Hier ging aanvankelijk de overstap van streeklijnen op de Qliner in Leek niet goed, inmiddels is dit opgelost.

Zuidwest-Groningen huidige situatie

(Lijnen die niet wijzigen zijn niet altijd weergegeven)



Voorgestelde maatregelen

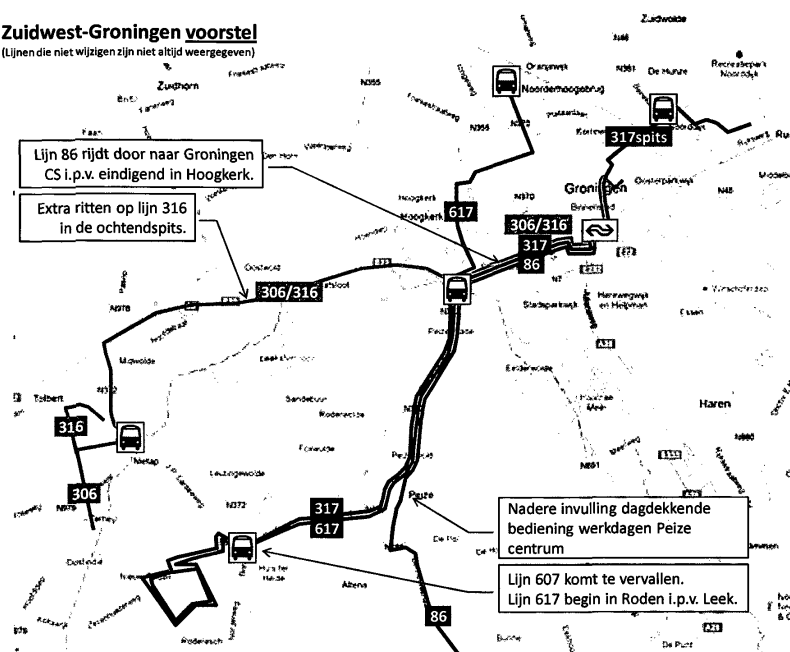
- Buslijn 86 Norg – Peize Centrum – P+R Hoogkerk door laten rijden van/naar het station van Groningen. Hiermee ontstaat in de spits een extra reismogelijkheid per uur op de corridor Station Groningen – P+R Hoogkerk – Peize Centrum wat gezien de grote hoeveelheid reizigers nodig is om versterking te kunnen beperken. Het verminderen van versterking leidt tot een bezuiniging.

Collegebrief - Hoofdlijnen en tarieven Dienstregeling 2013

- Optimaliseren verbinding Roden – Peize– Groningen (Martini – De Weijert) door meer spitsritten en Peize centrum bediening uit te breiden tot dagdekkende bediening op werkdagen.
- Omzetten van slecht bezette spitslijn 607 (Leek – Roden – Groningen Zuid – Groningen) in drie extra ritten in de ochtend op de Qliner 316 van Leek naar Groningen. Lijn 607 was nieuw per januari 2012, maar blijkt slechts gebruikt te worden. Met het omzetten naar ritten op 316 kan het aantal benodigde versterkingsbussen worden beperkt en dus worden bezuinigd.

Zuidwest-Groningen voorstel

(Lijnen die niet wijzigen zijn niet altijd weergegeven)



Reizigers gevolgen	In de spits meer reismogelijkheden op de drukste trajecten. Reizigers vanuit het centrum van Peize (lijn 86) kunnen (in de spits) weer doorrijden naar station Groningen.
Meerkosten	€ 250.000

Collegedebrief - Hoofdlijnen en tarieven Dienstregeling 2013

Groningen 2: Groningen - Drachten

Huidige situatie

- Qliner 314 rechtstreeks tussen Drachten (Himsterhout – Knobeldorffplein) en Groningen Station. In de spits vier keer per uur, tussen de spitsen in twee keer per uur, 's avonds, zaterdag en zondag een keer per uur. Mede naar aanleiding van de invoering van de kwartierdienst op deze lijn stijgt het aantal reizigers op deze lijn flink. In de eerste drie maanden van 2012 reisden ruim 60 procent meer reizigers met deze lijn t.o.v. dezelfde maanden in 2010 (begin 2012 totaal 2.000 tot 3.000 instappers per werkdag). In de spits moeten hierdoor structureel extra bussen worden ingezet (ook in de tegenspitsrichting) om alle passagiers te kunnen vervoeren.
- Qliner 304 Drachten Knobeldorffplein – Marum – Boerakker – Hoogkerk – Groningen Station. Werkdagen overdag 2 keer per uur, overige momenten elk uur.
- Streeklijn 89 Drachten – Ureterp – Marum – Leek elk uur, op werkdagen in de spits doorrijdend van/naar Groningen Station via het Martini Ziekenhuis en de Weijert.
- 2 ochtendspitsritten lijn 504 Drachten – Marum – Hoogkerk – Zernike.

Voorgestelde wijziging

- Vanwege in de spits structurele grotere vraag naar vervoer dan wordt aangeboden verhogen van de frequentie van Qliner 314 in de spits van vier naar zes keer per uur (elke tien minuten).

Reizigers gevolgen	In de spits toename van het aantal vertrek mogelijkheden door sterk toegenomen vraag naar vervoer tussen Drachten en Groningen.
Meerkosten	€ 200.000,- (exclusief eventuele extra opbrengsten door toename aantal reizigers)

Collegedebrief - Hoofddijnen en tarieven Dienstregeling 2013

Groningen 3: Groningen - Uithuizen – Roodeschool - Delfzijl

Huidige situatie:

- ↗ Streeklijn 61 van Groningen via Station Noord en Bedum naar Middelstum en Uithuizen: overdag twee keer per uur Groningen – Middelstum, 's avonds en op zondag een keer per uur. Tussen Middelstum en Uithuizen meestal een keer per uur met grote of kleine bus.
- ↗ Spitslijn 161 van Groningen via Kardinga naar Bedum: rijdt enkele ritten in de spits.
- ↗ Streeklijn 41 van Uithuizen via Roodeschool naar Appingedam en Delfzijl: rijdt overdag op maandag t/m zaterdag elk uur.

Voorgestelde wijziging:

- ↗ Spitslijn 161 laten vervallen: alternatieve reismogelijkheid is de trein tussen Bedum en Groningen en buslijn 61.
- ↗ Route van lijn 61 in Groningen via Kardinga laten lopen, dit is sowieso noodzakelijk door de reconstructie van de Noordzeebrug. Reizigers van/naar Groningen Noord kunnen reizen met de trein Groningen – Bedum. Frequenties van deze lijn blijven gelijk, met 1 extra spitsrit 's morgen van Bedum naar Groningen om de reizigers van lijn 161 mee te kunnen nemen.
- ↗ Door herinrichtingsplannen Middelstum zal de route daar gewijzigd worden, precieze uitwerking is nog onbekend.
- ↗ Streeklijn 61 en 41 koppelen waardoor deze lijnen niet meer beiden een rondje en daarmee lange route door Uithuizen hoeven te rijden maar hun route kunnen combineren. Door deze koppeling ontstaan ook meer rechtstreekse vervoersmogelijkheden.

Reizigers gevolgen	Vermindering in reismogelijkheden tussen Groningen en Bedum door vervallen spitslijn 161. Reizigers kunnen hun reis blijven maken met buslijn 61 en/of de trein.
Bezuiniging netto	€ 240.000

Collegedebrief - Hoofddijnen en tarieven Dienstregeling 2013

Groningen 3: Groningen – Appingedam – Delfzijl

Huidige situatie

Lijn 140 (Delfzijl – Appingedam – Garrelswaer – Ten Boer – Groningen) rijdt doordeweeks elk half uur; in de ochtendspits tussen Appingedam en Groningen elk kwartier.

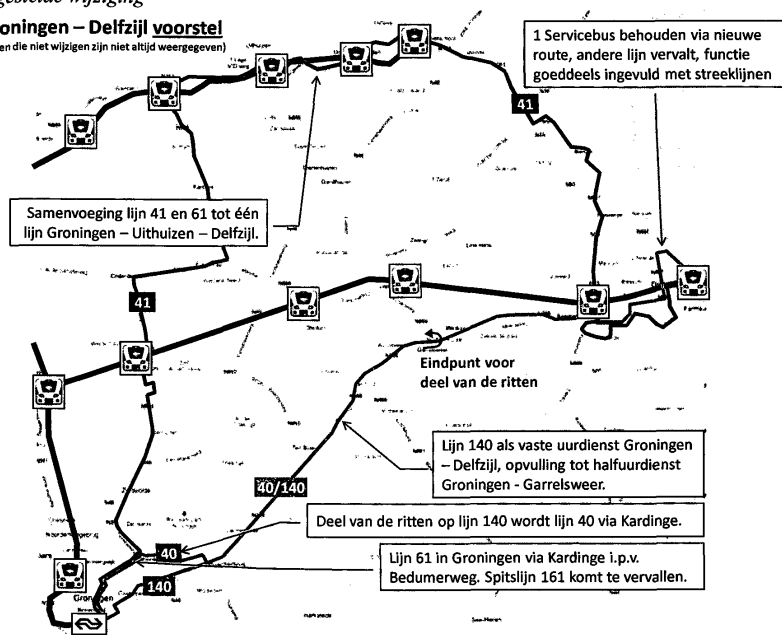
Lijn 140 rijdt net als Servicebus lijn 240 door Delfzijl Noord. Lijn 41 rijdt door Delfzijl Zuid, net zoals Servicebus 245. De in 2008 bovenop het bestaande OVnetwerk in Delfzijl ingevoerde Servicebus 240 is twee jaar geleden aangevuld met Servicebus lijn 245, beide Servicebussen rijden een uurdienst per richting. Gezien de hoeveelheid reizigers is de bediening van Delfzijl royaal.

Een ander punt van aandacht op deze bundel is de bediening van de scholen in Lewenborg en rond Karding. Sinds 8 januari 2012 worden deze scholen niet meer rechtstreeks bediend vanuit Appingedam/ Ten Boer. Vanwege de hoeveelheid en ernst van de klachten zullen enkele ritten reeds vanaf september via Karding gaan rijden.

Voorgestelde wijziging

Groningen – Delfzijl voorstel

(Lijnen die niet wijzigen zijn niet altijd weergegeven)



Voor de verbinding Groningen – Appingedam – Delfzijl wordt voorgesteld om de halfuurdienst zoals gereden wordt doordeweeks overdag, alleen nog aan te bieden op het trajectdeel Groningen – Garrelswaer. Tussen Garrelswaer en Appingedam c.q. Delfzijl wordt de frequentie over het algemeen een uurdienst aangevuld tot een halfuurdienst op momenten dat dat nodig is. In de ochtendspits blijft

Collegedebrief - Hoofddijnen en tarieven Dienstregeling 2013

de kwartierdienst tussen Appingedam/Garrelswaer en Groningen behouden. Een deel van de ritten van lijn 140 zal als lijn 40 gaan rijden via Kardinga.

Voor de ontsluiting van Delfzijl wordt voorgesteld de streeklijnen 41, 140, 119 en 43 een deel van de stadsbusfunctie van de Servicebus te laten overnemen. Nu de gemeente Delfzijl het centrum van Farmsum en de Jachtlaan in Delfzijl heeft gereconstrueerd bestaat deze mogelijkheid weer. Hiermee wordt de situatie van vroeger hersteld. Daardoor wordt het mogelijk de twee routes van de Servicebussen samen te voegen tot één. In samenspraak met gemeente, klantenpanel, Qbuzz en regiovervoerder zal de Servicebus opnieuw worden doorontwikkeld en afgestemd met overige buslijnen.

Reizigers gevolgen	Voor reizigers in Delfzijl-Noord wordt de afstand tot de halte mogelijk iets groter. Het aantal reismogelijkheden voor deze reizigers neemt af. Tussen Garrelswaer en Delfzijl wordt op bepaalde momenten minder vaak een reismogelijkheid geboden. Reizigers die vanuit sommige delen in Delfzijl nu gebruik maken van een Servicebus, kunnen voortaan gebruik maken van een streeklijn.
Bezuiniging netto	€ 450.000

Collegedebat - Hoofdlijnen en tarieven Dienstregeling 2013

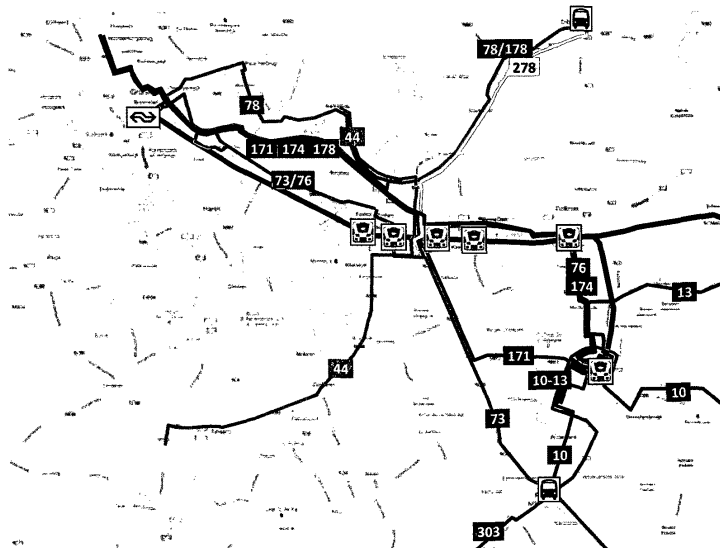
Groningen 5: Veendam – Hoogezand - Groningen

Huidige situatie

- Streeklijn 174: elke dag elk uur Veendam – Zuidbroek met op werkdagen in de spits bediening naar Groningen Zernike.
- Streeklijn 76: op werkdagen elk uur Veendam – Zuidbroek – Hoogezand, in de spits doorrijdend van/naar station Groningen.
- Streeklijn 171: maandag t/m zaterdag elk uur Veendam Zuid – Hoogezand – Groningen Centrum, in de spits van/naar Groningen Zernike

Omgeving Hoogezand – Veendam huidige situatie

(Lijnen die niet wijzigen zijn niet altijd weergegeven)



Collegedebat - Hoofdlijnen en tarieven Dienstregeling 2013

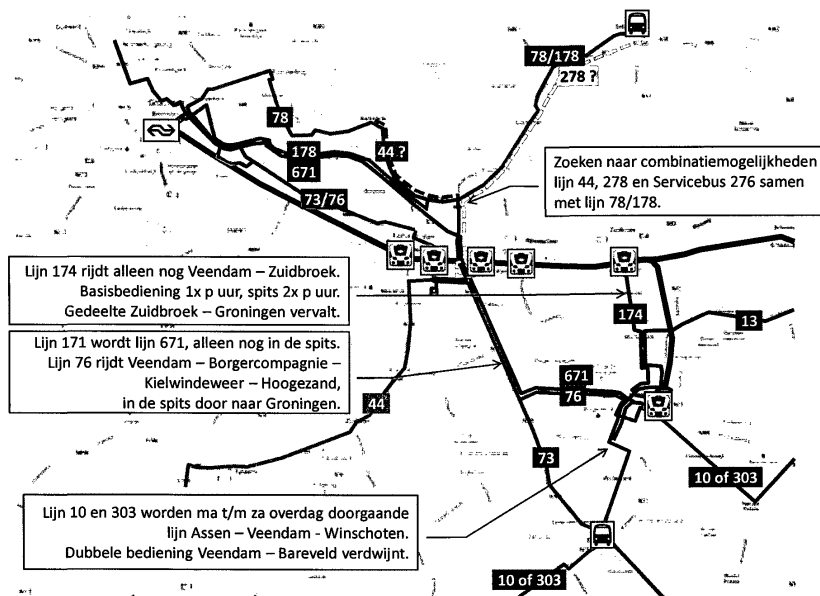
Voorgestelde wijziging

Aangezien veel van de huidige verplaatsingen met de lijnen 171 en 174 ook met de trein gemaakt kunnen worden zonder al te grote gevolgen voor reizigers, is het voorstel minder bussen te laten rijden parallel aan de trein Veendam – Hoogeveen – Groningen:

- Streeklijn 171: beperken tot spitslijn Veendam Zuid – Hoogeveen – UMCG – Zernike. Gemiddelde bezetting in de spits 40 personen.
- Streeklijnen 76: route aanpassen in Veendam Station – Veendam Zuid – Kielwinderdijk – Hoogeveen (spits van/naar Groningen) om op maandag t/m zaterdag grotendeels vervallen van lijn 171 te compenseren. Tussen Kielwinderdijk en Groningen biedt deze lijn in de spits samen met lijn 73 een half uurdienst.
- Streeklijn 174: beperken tot het routedeel Zuidbroek – Veendam. Bediening van deze lijn via Hoogeveen met Zernike vervalt. Op zondag kan inzet beperkt worden van 14:00 tot 22:00 uur.

Omgeving Hoogeveen – Veendam voorstel

(Lijnen die niet wijzigen zijn niet altijd weergegeven)



Reizigers gevolgen	Minder rechtstreekse reismogelijkheden tussen Veendam – Hoogeveen en Groningen Zernike. Geen rechtstreekse reismogelijkheden meer vanuit Muntendam, Zuidbroek en Sappemeer naar Zernike.
Bezuiniging netto	€ 450.000

Collegedebat - Hoofddijnen en tarieven Dienstregeling 2013

Groningen 6: Winschoten – Veendam - Assen

Huidige situatie

- Lijn 10 Winschoten – Pekela's – Veendam – Bareveld: elke dag elk uur met aansluiting op station Veendam en Winschoten op de treinen van/naar Groningen.
- Qliner 303 Assen – Gieten – Bareveld – Veendam: elke dag elk uur met aansluiting in Assen op de treinen en in Gieten op de Qliner Emmen – Groningen. In Veendam sluit deze lijn niet aan op andere lijnen of de trein. Deze lijn rijdt grotendeels via de N33.

Tot twee jaar geleden was lijn 10 een doorgaande lijn van Winschoten via Veendam naar Assen over de onderliggende wegen (niet over de N33). Door de knip van deze lijn rijden de bussen thans dubbel tussen Bareveld en Veendam en kunnen reizigers van de Pekela's niet meer met de bus via Veendam naar Assen reizen. Dit heeft tot veel klachten geleid.

Voorgestelde wijziging

- Herinvoeren van een rechtstreekse busverbinding Winschoten – Veendam – Bareveld – Gieten – Rolde N33 – Assen: elke dag elk uur. Hiermee wordt de dubbele bediening van Qliner 303 en lijn 10 op het gedeelte Bareveld – Veendam opgeheven. Op basis van nader onderzoek en ervaringen met deze verbinding de afgelopen jaren zal nadere invulling worden gegeven aan de exact te volgen route.
- Om met deze nieuwe lijn in zowel Winschoten als Veendam aan te kunnen sluiten op de trein, is het nodig deze lijn tussen Veendam en Assen een kwartier verschoven te rijden ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor schuift een aantal lijnen mee zoals Qliner 300/305 Emmen – Groningen, lijn 73 Emmen – Groningen lijn 28 / 59 Emmen – Gieten, lijn 308/318 Annen – Groningen en Qliner 302 Assen – Stadskanaal. Voor de meeste reisrelaties betekent dit een verbetering, voor een beperkt aantal reizigers verslechtert hiermee de overstaptijd.
- Nadere studie naar busroute in Oude Pekela via Winkelcentrum.

Reizigers gevolgen	Reizigers van de Pekela's naar Assen krijgen hun rechtstreekse reismogelijkheid terug. In Assen wordt met het nieuwe NS patroon aangesloten op de sprinters naar Zwolle en Groningen, in plaats van op de Intercity's nu. Regionale verplaatsingen worden dus beter te maken, reizen verder dan Zwolle gaan iets langer duren. Veel reizigers krijgen te maken met nieuwe vertrektijden in het gebied Assen – Emmen – Stadskanaal – Veendam – Groningen. De overstap van de bussen uit Veendam/Stadskanaal/Gieten in Assen op andere buslijnen wordt beter evenals op de stoptrein. De overstap van Qliner 300 (Groningen – Emmen) in Emmen op stadslijnen en de treinen wordt overdag minder goed, van Qliner 305 (Groningen – Emmen) beter.
Bezuiniging netto	€ 230.000

Collegebrief - Hoofdlijnen en tarieven Dienstregeling 2013

Groningen 7: Harkstede / Siddeburen – Groningen / Hoogezand

Huidige situatie

- ↗ Elke dag elk uur een basisverbinding elk uur met lijn 78 op de route Siddeburen – Kolham – Harkstede – Groningen.
- ↗ Op werkdagen elk uur een snelle busverbinding middels lijn 178 op de route (spits Appingedam -) Siddeburen – Kolham – Groningen.
- ↗ Een buslijn van Siddeburen via Kolham naar Hoogezand met kleine busjes (278) die op bepaalde momenten vast rijden en op andere momenten als LijnBelBus.
- ↗ Een buslijn van Harkstede via Kolham naar Hoogezand (en verder naar Vries, lijn 44) met kleine busjes die op bepaalde momenten vast rijden en op andere momenten als LijnBelBus.
- ↗ Servicebus Hoogezand – Sappemeer elk uur op maandag t/m zaterdag.

Voorgestelde wijziging

- ↗ Vertrektijden van de lijnen 78 en 178 aanpassen zodat deze lijnen in Groningen beter aansluiten op de treinen.
- ↗ Bediening beperken op momenten met weinig vraag, laatste rit per richting die weinig gebruikt wordt en invoeren van een dienstregeling van eens per twee uur op zondagmorgen.
- ↗ Door gewijzigde vertrektijden kan lijn 44 in Kolham aansluiten op buslijn 78/178 van/naar Siddeburen c.q. Harkstede. Hierdoor kan lijn 278 vervallen en kan lijn 44 vervallen tussen Harkstede en Kolham.
- ↗ Lijn 44 kan in Hoogezand en Sappemeer een aangepaste route rijden waarbij een gedeelte van de route van de Servicebus overgenomen kan worden.
- ↗ Servicebus Hoogezand – Sappemeer qua route aanpassen.

Reizigers gevolgen	Enkele reizigers die reizen met lijn 44 of 278 van Harkstede/Siddeburen richting Hoogezand zullen moeten gaan overstappen.
Bezuiniging netto	€ 110.000

Collegedebrief - Hoofddijnen en tarieven Dienstregeling 2013

Groningen 8: AZC Ter Apel – Busstation Ter Apel

Huidige situatie

Lijn 273 verbindt het AZC in ter Apel met het centrum van ter Apel en biedt aansluiting op lijn 73 van/naar Emmen. Asielzoekers, werknemers en bezoekers maken gebruik van deze lijn. Asielzoekers gebruiken deze lijn om boodschappen te doen in het centrum van Ter Apel. En er arriveren regelmatig asielzoekers vanuit elders die met lijn 73 aankomen in Ter Apel en overstappen op lijn 273.

Lijn 273 rijdt van maandag-zaterdag van 9 tot 18 uur elk half uur, 's avonds elk uur. Tussen circa 10 en 18 uur varieert het gebruik van 5 tot 15 reizigers per rit (15-persoonsbus). De eerste ritten en avondritten kennen een bezetting van omstreeks 3 tot 5 reizigers per rit.

Voorgestelde wijziging

Voorgesteld wordt om deze minst gebruikte ritten op te heffen (eerste twee slagen en de avonduren).

Reizigers gevolgen	Er zullen dagelijks circa 15 asielzoekers en bezoekers 2 tot 3 kilometer moeten fietsen, lopen of hun reis verplaatsen naar een ander tijdstip.
Bezuiniging netto	€ 47.000,-

Groningen 9: Servicebus Veendam

Huidige situatie

In 2008 is de Servicebus in Veendam gaan rijden als aanvulling op het bestaande OV in Veendam. De Servicebus kenmerkt zich door een route langs de voordeuren van verzorgingshuizen en verbindt deze locaties met het centrum van Veendam. Het aantal reizigers per dag is slechts 55 personen.

Voorstel wijziging

Hoewel de Servicebus Veendam op zich in een behoefte voorziet, is het de vraag of in een periode van bezuinigingen een voorziening overeind kan worden gehouden die slechts 55 reizigers per dag trekt. In samenspraak met de gemeente Veendam zal uitgezocht worden of deze Servicebus lijn kostendekkender kan worden danwel zal worden beperkt.

Reizigers gevolgen	n.n.b.
Bezuiniging netto	Minimaal € 50.000.

Collegedebrief - Hoofddijnen en tarieven Dienstregeling 2013

Groningen 10: Groningen – Haren – Gieten / Assen

Huidige situatie

Haren is goed ontsloten met openbaar vervoer: een kwartierdienst op de Hereweg, een halfuurdienst met de trein, en een 12-minutendienst met P+R Citybuslijn 22. De Servicebus feedert sinds 8 januari op deze assen en ontsluit daarnaast alle windstreken van de gemeente (kern) Haren, waaronder De Hortus en vele zorginstellingen waaronder Beatrixoord. De Servicebus rijdt als proef voor drie jaar met gemeentelijke bijdrage.

Lijn 54 (Haren-Groningen) ontsloot tot 8 januari 2012 de wijk Oosterhaar in Haren. Daar rijdt nu de Servicebus. Lijn 54 is verlegd naar Onnen. De rol van lijn 54 is primair het verdichten van de bundel Hereweg tot kwartierdienst. Daarnaast rijdt in de spitsuren lijn 659 (Gieten – Groningen) tegelijk met lijn 54. Het enige verschil is dat lijn 659 in Groningen via De Wijert rijdt. Van deze routevariant wordt echter nauwelijks gebruik gemaakt. Hier ligt een kans om beide lijnen handiger te organiseren. Op de route tussen De Punt en Groningen via Haren (lijn 50 en 51) wordt nu tot na middernacht en op zondagochtend een halfuurdienst geboden. Gezien het aantal reizigers op dit tijdstip is er sterk sprake van overbediening op die momenten.

Voorgestelde wijziging

Het voorstel is om de lijnen 54 en 659 te integreren tot een nieuwe lijn die in de daluren tussen Groningen en Onnen rijdt en in de spitsuren wordt doorgetrokken naar Gieten via Zuidlaren en Annen. Het voorstel is om de verdichtingsritten De Punt – Haren – Groningen op lijn 50/51 's avonds na 22:00 uur en op zondag voor 14:00 uur te laten vervallen. Er blijft dan een uurdienst Assen – De Punt – Haren – Groningen over.

Reizigers gevolgen	Reizigers uit Noordlaren, Glimmen en Haren hebben geen directe verbinding meer met De Weijert. Reizigers uit Gieten, Eext, Annen en Zuidlaren kunnen gebruik maken van lijn 308. 's Avonds laat en op zondagochtend kunnen reizigers minder vaak met de bus op de route Groningen – Haren – De Punt.
Bezuiniging netto	€ 240.000,-

Maatregelen dienstregeling Provincie Drenthe

Drenthe 1: Assen – Groningen en stadsdienst Assen

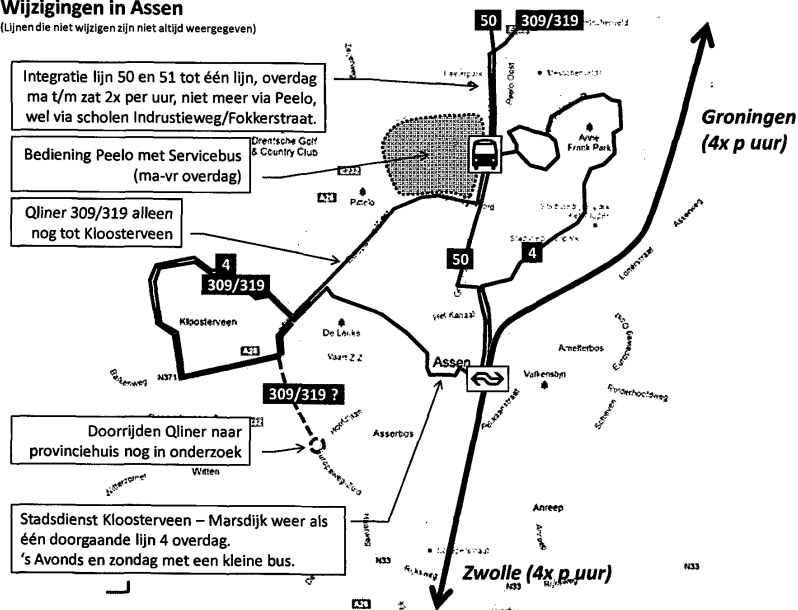
Huidige situatie

- Qliner 309/319 twee tot vier keer per uur tussen Assen Station – Kloosterveen (spitsrichting) – Marsdijk – Groningen.
- Streeklijn 50 op maandag t/m zaterdag elk uur overdag tussen Groningen en Assen via de Groningerstraat in Assen.
- Streeklijn 51 elke dag elk uur tussen Groningen en Assen via Peelo en Noorderpark in Assen.
- Scholierenlijn 650 Assen Marsdijk via Vries en Groningen Hereweg naar station Groningen. Twee keer per uur in de spits in de spitsrichting.
- Stadsdienst Assen sinds 8 januari met doorgetrokken streeklijnen op werkdagen overdag 2 keer per uur naar Marsdijk en een keer per uur naar Kloosterveen. Op zaterdag een keer per uur naar Marsdijk. 's Avonds elk uur op de route met de oude stadslijn 4 tussen Kloosterveen en Marsdijk via het station.

Voorgestelde wijziging

Wijzigingen in Assen

(Lijnen die niet wijzigen zijn niet altijd weergegeven)



Collegedebat - Hoofddijnen en tarieven Dienstregeling 2013

- Qliner Assen – Groningen standaard in Assen via M.L. Kingweg naar Kloosterveen. Routedeel Kloosterveen/provinciehuis – Station vervalt, alternatieve reismogelijkheden zijn er met verscheidene streeklijnen en Qliners Gieten – Assen.
- Qliner Assen – Groningen gezien verwachte groei gebruik door forensen ook weer in kleine vakanties een kwartierdienst in de spits laten rijden. In de zomer- en kerstvakantie gezien beperkt gebruik door forensen wel naar een halfuurdienst.
- Stadsdienst Assen (Marsdijk – Station – Centrum – Kloosterveen) in ere herstellen nu de Zuidersingel gereconstrueerd is door de gemeente Assen i.p.v. bediening door streeklijnen:
 - Op maandag tot en met zaterdag tot 18 uur met een grote bus, daarna met een kleine bus tot 23 uur.
 - Bediening 's avonds na 23:00 uur vervalt vanwege beperkt gebruik.
 - Bediening op zondag terug tussen 13:00 en 23:00 uur vanwege gemiddeld aantal instappers van 8 personen per rit.
- Streeklijn Assen – Groningen (lijn 50) gestrekte route in Assen via Groningerstraat en Industrierweg naar het Station.
 - Bediening Peelo met Servicebus 7 of 8.
 - Op zaterdag start de halfuurdienst later gezien beperkt gebruik 'morgens.
 - Op zondag start deze buslijn 2 uur later gezien beperkt gebruik eerste twee uur.

Reizigers gevolgen	<p>Kloosterveen – Groningen: meer reismogelijkheden over de gehele dag.</p> <p>Kloosterveen – Provinciehuis – Mandemaat – Station Assen: vervallen Qliner op deze route, voldoende alternatieve buslijnen.</p> <p>Marsdijk / Kloosterveen – Centrum / Station: meer reismogelijkheden door herstel stadsdienst.</p> <p>Versnelling busverbinding Haren – Vries naar station Assen, reizigers van/naar scholen Nobellaan (thans een keer per uur) zullen moeten gaan overstappen bij M.L. Kingweg van streeklijn op Qliner of Servicebus.</p>
Bezuiniging netto	€ 470.000

Collegedebrief - Hoofddijnen en tarieven Dienstregeling 2013

Drenthe 2: Steenwijk – Havelte / Dieverbrug - Beilen

Huidige situatie

Op lijn 35 (Steenwijk – Dieverbrug – Beilen) en lijn 48 (Steenwijk – Havelte) zijn sinds 8 januari de vertrektijden gewijzigd. In Steenwijk en Beilen wordt beter aangesloten op de trein. Het aantal reizigers op deze lijnen is daardoor toegenomen, waardoor de capaciteit van de op dit moment ingezette achtpersoonsbussen in de spits onvoldoende is. Dit heeft als gevolg dat er structureel versterking wordt ingezet op lijn 35 richting Beilen en zowel op lijn 35 als lijn 48 richting Steenwijk.

Voorgestelde wijziging

Voorgesteld wordt om op versterkingsinzet te beperken door de capaciteit in de reguliere dienstregeling te vergroten. Dit wordt bereikt door 's ochtends een grote bus in te zetten op de route Dwingeloo – Vledder – Havelte – Steenwijk (een combinatie van lijn 35 en lijn 48). Tussen Dwingeloo en Beilen wordt de capaciteit vergroot door tussen 7:00 en 8:00 uur een verdichtingsrit in te leggen die in Beilen aansluit op de trein. Een aparte rit met een kleine bus moet er voor zorgen dat Wapserveen en Kallenkote worden ontsloten op het moment dat de grote bus rijdt. De grote bus kan deze kernen namelijk niet bedienen.

Reizigers gevolgen	Reizigers die 's ochtends vanuit Dwingeloo en Diever naar Steenwijk reizen, zijn enkele minuten langer onderweg vanwege de route via Havelte, maar hebben de zekerheid dat zij altijd met de bus mee kunnen.
Bezuiniging netto	€ 5.000

Collegedebat - Hoofddiagnosen en tarieven Dienstregeling 2013

Drenthe 3: Dieverbrug – Ruinen / Wijster – Hoogeveen - Orvelte

Huidige situatie

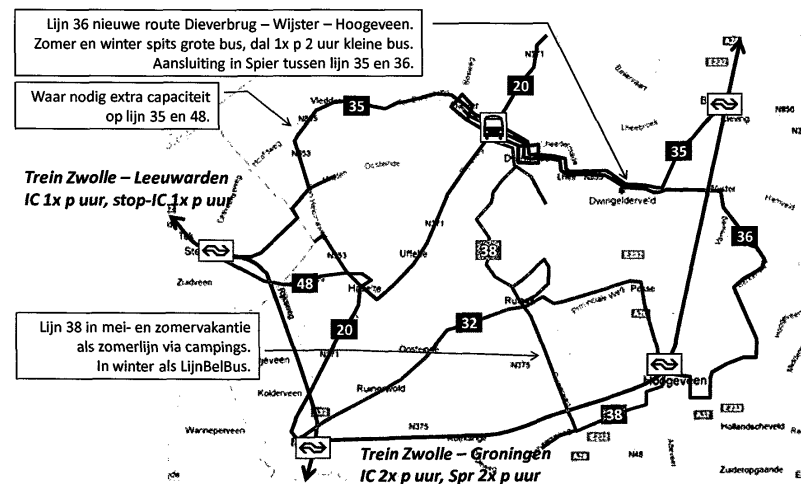
Op 8 januari is de dienstregeling van de kleinschalige lijnen in Zuidwest-Drenthe gewijzigd. Op de lijnen 36, 37 en (6)38 werd een differentiatie ingevoerd tussen hoog- en laagseizoen. Deze differentiatie hield in dat onder andere op spitsritten in de winterperiode (laagseizoen) een grote bus werd ingezet en in de zomerperiode (hoogseizoen) een kleine bus. Ook werd op de lijnen 36 en 37 een tweeurdienst ingevoerd in het hoogseizoen. Deze verschillende dienstregelingen zorgen nu voor veel verwarring onder personeel en reizigers. Daarom is hier gezocht naar een slimmere manier om deze lijnen het busvervoer af te stemmen op de vraag en daarbij ook waar mogelijk op kosten te besparen. Uit instapcijfers blijkt dat verreweg het grootste deel van de reizigers in lijn (6)38 hun herkomst of bestemming in Diever of Dwingeloo hebben. De belangrijkste functie van deze lijn is dan ook de verbinding tussen Diever/Dwingeloo en Hoogeveen. Verder bedient lijn (6)38 de kernen Ansen en Echten. Uit deze kernen komt een zeer beperkt aantal reizigers. De kern Ruinen wordt naast lijn (6)38 ook bediend door lijn 32 (Meppel – Hoogeveen).

Vanaf 30 april tot eind oktober gaat de nieuwe toeristenlijn 838 in de weekeinden en in de mei- en zomervakantie rijden. Deze bedient onder andere campings en recreatiegebieden tussen Hoogeveen en Dieverbrug. Over het gebruik van deze lijn is nog niets bekend, omdat deze vanaf mei voor het eerst gaat rijden.

Voorgestelde wijziging

Wijzigingen in Zuidwest-Drenthe

(Lijnen die niet wijzigen zijn niet altijd weergegeven)



Collegedebrief - Hoofddijnen en tarieven Dienstregeling 2013

Lijn 36 (Beilen – Wijster – Hoogeveen) krijgt een nieuwe route van Diever/Dieverbrug via Wijster naar Hoogeveen. Op deze manier worden Diever en Dwingeloo via een nieuwe route met Hoogeveen verbonden, waarmee lijn 638 overbodig raakt. De extra reistijd is beperkt. Lijn 38 behoudt alleen de bediening van de kernen Ansen en Echten. Voor deze functie is een LijnBelBus voldoende, waar nodig aangevuld met een enkele rit gereden door een achtpersoonsbus.

Op de nieuwe lijn 36 en op lijn 37 (Hoogeveen – Orvelte/Westerbork) wordt in de spits een grote bus ingezet en in de dal en in de vakanties ieder uur of iedere twee uur een kleine bus. Deze inzet is van toepassing op het gehele jaar. De in 2012 ingevoerde verschillende dienstregelingen in het laag- en hoogseizoen komen hierdoor weer te vervallen.

Lijn 838, de toeristische lijn Hoogeveen – Echten – Ruinen – Dieverbrug, zal in zijn huidige vorm worden gehandhaafd. Eventueel zou op basis van eerste cijfers kunnen worden bepaald of lijn 838 net als nu ook in de hoogseizoen-weekenden moet gaan rijden, of voor de eenduidigheid alleen in de mei- en zomervakantie.

Reizigers gevolgen	Reizigers tussen Diever/Dwingeloo en Hoogeveen reizen via een andere route. Mogelijk moeten sterabonementhouders hiervoor een andere centrumzone instellen, maar zij betalen niet extra. Reizigers uit Ansen en Echten moeten een uur van te voren bellen voor de LijnBelBus. Reizigers die buiten de spits reizen hebben voortaan ook in de winterperiode minder vaak een reismogelijkheid.
Bezuiniging netto	€ 160.000

Collegedebat - Hoofdlijnen en tarieven Dienstregeling 2013

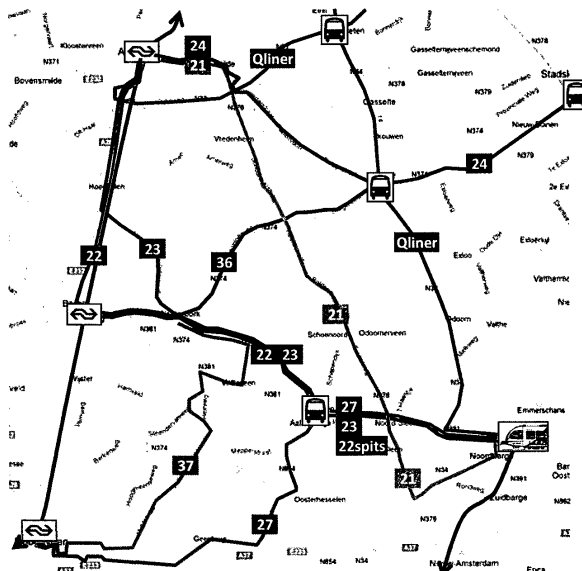
Drenthe 4: Emmen – Westerbork – Beilen - Assen

Huidige situatie

- ↗ Elke dag elk uur met enkele extra ochtendspitsritten streeklijn Hoogeveen – Zwoelloo – Emmen (lijn 27).
- ↗ Met wisselende frequenties buslijn Assen – Beilen – Zwoelloo (lijn 22/23) aansluitend op buslijn 27 van/naar Emmen en op bepaalde momenten zelf doorrijden naar Emmen.

Zuidoost-Drenthe huidige situatie

(Lijnen die niet wijzigen zijn niet altijd weergegeven)



Voorgestelde wijziging

Doordat de sprinter tussen Groningen en Zwolle exact in een halfuurdienst gaat rijden, is verbetering van de busverbindingen Emmen – Zwoelloo – Assen mogelijk, waardoor reizigers van Zwoelloo, Westerbork via Beilen aansluitend op de trein betere reismogelijkheden krijgen.

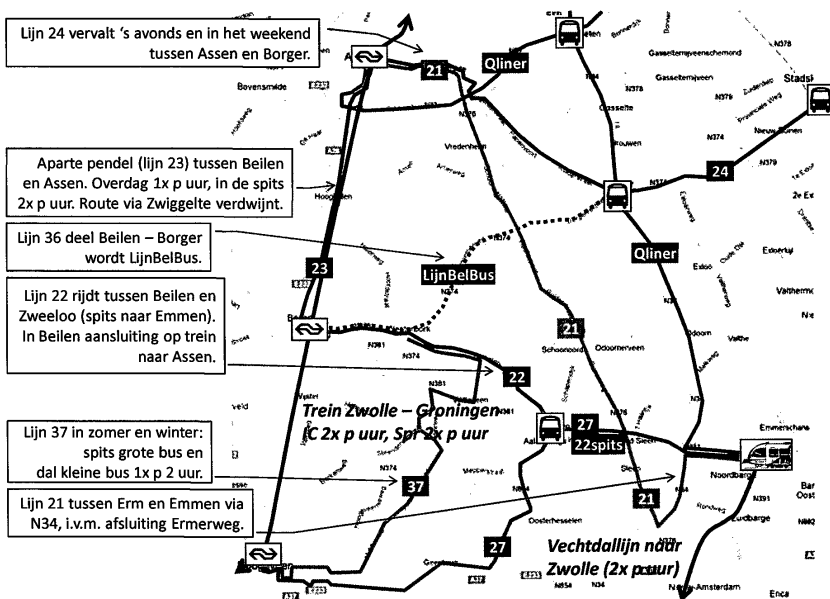
- ↗ Lijn 22 als basis elk uur tussen Zwoelloo en Beilen aansluitend in Zwoelloo op lijn 27 van/naar Emmen en in Beilen op de trein van/naar Assen – Groningen. In de spits elk uur uitgebreid met een extra bus Emmen – Zwoelloo – Beilen, hierdoor ontstaat in de spitsuren een verbinding van elk half uur Beilen – Westerbork - Zwoelloo - Emmen met in Beilen aansluiting op de trein Assen - Groningen. Door de aansluiting op de trein wijzigen de vertrektijden.
- ↗ Lijn 23 elk uur op maandag t/m zaterdag tussen Beilen en Assen via Hooghalen. Lijn 23 via Zwiggelte vervalt vanwege beperkte vraag.

Collegedebat - Hoofddingen en tarieven Dienstregeling 2013

- Wijziging vertrektijden lijn 27 tussen Emmen en Hoogeveen om in Zweeloo op de gewijzigde lijn 22 te kunnen blijven aansluiten. In de avonden en op zondag rijdt deze lijn eens per twee uur i.p.v. elk uur vanwege beperkt gebruik.

Wijzigingen in Zuidoost-Drenthe

(Lijnen die niet wijzigen zijn niet altijd weergegeven)



Reizigers gevolgen	<p>Reizigers van Emmen, Zweeloo en Westerbork naar Assen kunnen voortaan in Beilen overstappen op de trein naar Assen en Groningen. Hiermee zijn zij sneller op de plaats van bestemming. De reiskosten voor met name scholieren met abonnementen zijn hiermee hoger. Zij kunnen er echter ook voor kiezen om eens per uur in Beilen over te stappen van/naar buslijn 23 tussen Beilen en Assen.</p> <p>Lijn 27 sluit in Hoogeveen ruimer aan de trein, overstaptijd wordt ongeveer 20 minuten.</p> <p>Inwoners van Zwiggelte verliezen hun buslijn die hier thans een paar keer per dag komt.</p>
Bezuiniging netto	€ 300.000

Collegedebrief - Hoofddijnen en tarieven Dienstregeling 2013

Drenthe 5: Assen – Rolde – Borger / Emmen

Huidige situatie

Via de kern van Rolde rijden in de huidige situatie lijn 24 (Assen – Borger – Stadskanaal) en lijn 21 (Assen – Schoonoord – Emmen). Lijn 21 rijdt elke dag elk uur ('s avonds eens per twee uur), lijn 24 rijdt op werkdagen elk uur, op zaterdag eens per twee uur en 's avonds en op zondag als LijnBelBus.

Voorgestelde wijziging

Lijn 24 's avonds en in het weekend vanwege beperkt gebruik laten vervallen tussen Borger en Assen. Reizigers kunnen gebruik maken van Qliner 300 tussen Borger en Gieten en van lijn 302 en 303 tussen Gieten en Assen.

Lijn 21 tussen Erm en Emmen te laten rijden via de N34 en N381 vanwege versnelling van de reistijd voor doorgaande reizigers van/naar Emmen en beperkt gebruik tussengelegen haltes.

Reizigers gevolgen	's avonds en in het weekend kunnen reizigers tussen Stadskanaal en Assen niet meer reizen met de rechtstreekse lijn 24, alternatief is lijn 28 (Stadskanaal – Gieten) en lijn 10/303 (Gieten – Assen), reizigers tussen Borger en Assen kunnen reizen via Gieten. De reistijd hiervan is gelijk.
Bezuiniging netto	€ 50.000

Drenthe 6: Emmen – Borger – Gieten - Groningen

Huidige situatie

Tussen Groningen, Gieten, Borger en Emmen rijdt in de huidige situatie meestal Qliner 300 elk half uur, op werkdagen en zondagavond overdag aangevuld met Qliner 305. 's Avonds, zaterdag, zondag en in vakantieperiode's rijdt Qliner 300 eens per uur en rijdt tevens Qliner 305 eens per uur, echter in kleine vakanties drie keer per uur m.u.v. de ochtendspits. Qliner 305 stopt alleen in voornoemde plaatsen, Qliner 300 stopt extra aan de N34 bij Westlaren en Annen.

Voorstel

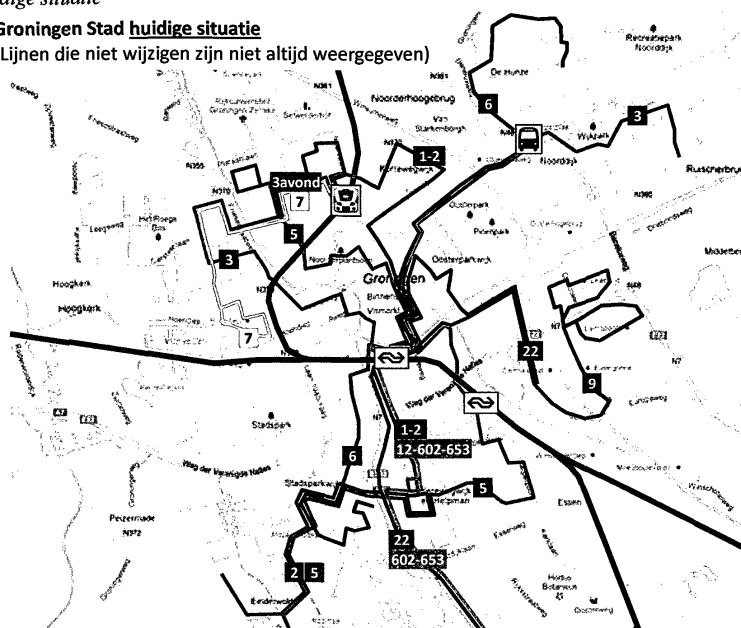
- Qliner 300 altijd als basis laten rijden, niet meer op bepaalde momenten om en om met 305.
- Qliner 300 slecht bezette ritten aan het begin en einde van de dag laten vervallen.
- Qliner 305 slecht bezette ritten aan het begin en einde van de dag laten vervallen. Daarnaast net als in de zomervakantie ook in de kerstvakantie op werkdagen laten vervallen i.v.m. beperkte vraag.

Reizigers gevolgen	In daluren minder reismogelijkheden
Bezuiniging netto	€ 150.000

Maatregelen dienstregeling Stad Groningen

Huidige situatie

Groningen Stad huidige situatie
(Lijnen die niet wijzigen zijn niet altijd weergegeven)



De stad Groningen kent in de huidige situatie een fijnmazig net aan openbaar vervoer middelen stadslijnen, streeklijnen en Qliners die veel reizigers vervoeren. De stadslijnen betreffen:

- Lijn 3 (Station Noord – Vinkhuizen – Centrum / Station – Karding – Lewenberg) en lijn 6 (Hoorsemeer – corpus den Hoorn – Station – Centrum – Karding – Beijum): rijden elke dag minimaal 2 keer per uur, op maandag t/m zaterdag overdag 4 tot 5 keer per uur.
- Lijn 1 en 2 (De Punt – Eelde / De Wijert – Station – Centrum – Korreweg – Station Noord) elke dag twee tot vier keer per uur.
- Lijn 7 – 8 – 4 (Hoendiep – Paddepoel – Station Noord – Korreweg – Europapark – Station – Hoogkerk – Laanhuizen – Station – Centrum – Oosterpark): overdag twee keer per uur, op een gedeelte van de route 'avonds en op zondag een keer per uur.
- (Service)lijn 5 (Station Noord – Selwerd – Paddepoel – Centrum – Station – Helpman – De Wijert – Ter Borch. Elke dag twee keer per uur.
- Lijn 11 (Zuidhorn – Reitdiep – Zernike – Station Noord – Centrum – Station) twee tot vier keer per uur.
- Studentenlijn 15 (Station – Paddepoel – Zernike): op werkdagen acht keer per uur.

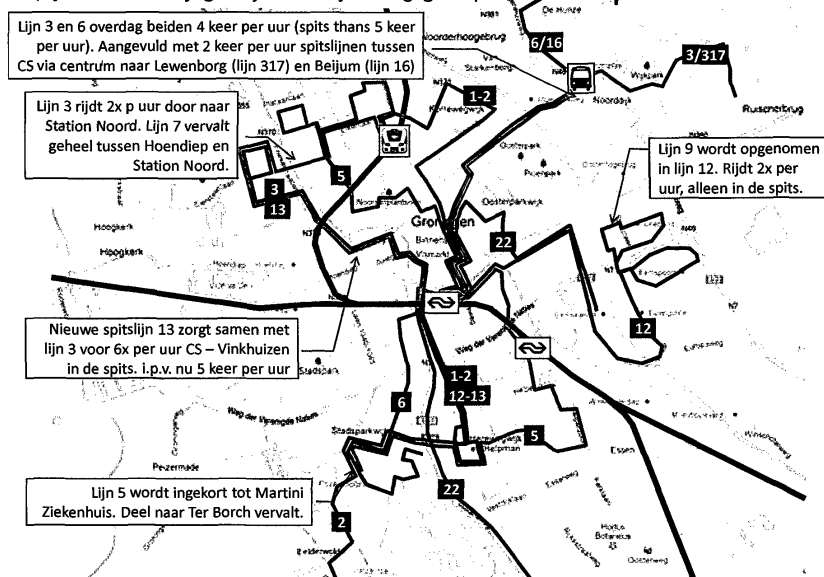
Collegedebat - Hoofddijnen en tarieven Dienstregeling 2013

- P+R Citybus lijn 22 (P+R Haren – Station – Centrum – UMCG - IKEA – P+R P3): op maandag t/m zaterdag en koopzondag 5 tot 6 keer per uur.
- Spitslijnen 9 (Station – Driebond) en 12 (Station – De Wijert).

Voorgestelde wijziging

Groningen Stad voorstel

(Lijnen die niet wijzigen zijn niet altijd weergegeven)



- Beijum – Grote Markt – CS
Lijn 6 gaat van maandag t/m zaterdag overdag vier keer per uur rijden, in de spits is dat thans vijf keer per uur. 's Avonds en op zondag blijft deze lijn twee keer per uur rijden. In de spits en op zaterdagmiddag wordt deze lijn twee keer per uur aangevuld met een nieuwe spitslijn 16 van station Groningen – Grote Markt – Kardinge – Beijum met een rondje tegen de klok in en vervolgens weer terug richting station.
- Lewenborg – Grote Markt – CS
Lijn 3 gaat van maandag t/m zaterdag overdag vier keer per uur rijden, in de spits is dat thans vijf keer per uur. 's Avonds en op zondag blijft deze lijn twee keer per uur rijden. In de spits wordt deze lijn twee tot vier keer per uur aangevuld met spitslijn 317 die in de ochtendspits extra ritten gaat bieden tussen 7:00 en 8:30 uur.
- Kardinge – Grote Markt – CS
 - Door de aanpassing van de frequentie op de lijnen 3 en 6 en door het toevoegen van spitslijn 16, streeklijn 40 en streeklijn 61 en het vervallen van spitslijn 161 gaat het aantal bussen in de spits tussen Kardinge – Grote Markt CS van minimaal 16 naar

Collegedebrief - Hoofdlijnen en tarieven Dienstregeling 2013

- minimaal 18 bussen per uur. In de daluren neemt het aantal bussen op deze verbinding ook toe door toename aantal streeklijnen op deze corridor.
- Op het routedeel Kardinge – UMCG komt er rijtijd bij omdat alle ritten hier bij het nieuwe routedeel Vrydemalaan in plaats van de Deusinglaan een langere rijtijd krijgen (€ 190.000,- voor 3 en 6 samen, exclusief extra kosten streeklijnen).
 - ↗ CS – Hoornsemeer
Lijn 6 gaat van maandag t/m zaterdag overdag vier keer per uur rijden, in de spits is dat thans vijf keer per uur. 's Avonds en op zondag blijft deze lijn twee keer per uur rijden.
 - ↗ Lewenborg – Grote Markt / CS – Vinkhuizen
 - Lijn 3 gaat van maandag t/m zaterdag overdag vier keer per uur rijden, in de spits is dat thans vijf keer per uur. 's Avonds en op zondag blijft deze lijn twee keer per uur rijden. In de spits wordt deze lijn twee keer per uur aangevuld met spitslijn 13, waardoor in de spits 6 keer per uur een bus op deze corridor rijdt.
 - Op maandag t/m zaterdag overdag gaat lijn 3 twee keer per uur doorrijden van Vinkhuizen naar Station Noord. Hiermee vervalt lijn 7 op de route Hoendiep – Vinkhuizen - Station Noord. Op Station Noord is er een goede overstap op lijn 8 richting het UMCG en omgekeerd. De bediening 's avonds en op zondag tussen Vinkhuizen en Station Noord vervalt vanwege beperkt gebruik.
 - ↗ Eelde – Groningen: Vervallen van twee jaar geleden toegevoede ochtendspitsritten op lijnen 602 en 653 gezien beperkt gebruik en alternatieve reismogelijkheid met lijn 2.
 - ↗ Spitslijnen 9 (Driebond – CS) en 12 (De Weijert – CS) worden omgevormd tot de nieuwe spitslijnen 12 (Driebond – CS – De Weijert) en spitslijn 13 (Vinkhuizen – CS – De Weijert).
 - ↗ Lijn 5 Station Noord – Paddepoel – CS – Martini Ziekenhuis – Ter Borch rijdt niet meer tussen het Martini Ziekenhuis en Ter Borch vanwege beperkt gebruik.

Reizigers gevolgen	Minder reismogelijkheden tussen Beijum / Lewenborg – Centrum – Station – Vinkhuizen / Hoornsemeer. Vervallen reismogelijkheid met lijn 5 van/naar Ter Borch, alternatief is lijn 2 via de haltes aan de Paterswoldseweg. 's Avonds en op zondag geen rechtstreekse verbinding meer tussen Station Noord en Vinkhuizen Minder reismogelijkheden tussen Eelde en Groningen in de ochtendspits
Bezuiniging netto	€ 600.000

Collegebrief - Hoofdlijnen en tarieven Dienstregeling 2013

Maatregelen tarieven

In onderstaande tabel zijn de maatregelen opgenomen om te komen tot een pakket aan tariefmaatregelen ter grootte van € 2 miljoen.

	Maatregelen	Meeropbrengst Rekening houdend met vraaguitval	Afstemming landelijk
A	Instaptarief van € 0,83 naar € 1,00	€ 300.000	Ja, noodzakelijk
B	Kilometertarief 10 procent extra omhoog	€ 250.000	Nee, niet nodig
C	Ouderenkorting afschaffen	€ 140.000	Nee, wel informeren
D	Jeugdkorting abonnementen beperken	€ 200.000	Ja
E	Weekabonnementen vervallen	€ 10.000	Raadzaam
F	Tarieven Eurokaartjes verhogen	€ 800.000	Nee, niet nodig
G	Tarieven Regiotaxi deur – deur verhogen	€ 300.000	Nee, niet nodig
	Totaal	€2.000.000	

A. Instaptarief van € 0,83 naar €1,00

Hoogte instaptarief: landelijk wordt eenzelfde instaptarief gehanteerd voor het reizen met bus, tram en metro (in 2012 € 0,83) vanwege afspraak dat reizigers slechts bij instap het instaptarief betalen en niet bij overstap binnen 35 minuten. Landelijk wordt geopteerd voor een verhoging van dit tarief. Wij streven naar een (landelijke) verhoging van het instaptarief tot €1,00. Dit levert € 100.000 aan extra opbrengsten op.

B. Kilometertarief 10 procent extra omhoog

Regionaal zijn de kilometertarieven voor het reizen met de OV-chipkaart vast te stellen. Door de tarieven per 1 januari 2013 met 10 procent extra te verhogen kunnen extra opbrengsten worden gegenereerd t.w.v. € 250.000.

C. Ouderenkorting beëindigen

Personen van 65 jaar en ouder ontvangen thans landelijk 34 procent leeftijdskorting op al hun reizen met de persoonlijke OV-chipkaart op saldo en het sterabonnement. Het vervallen van de ouderenkorting bij de OV-chipkaart op saldo levert € 140.000 op. De groep ouderen van 65 jaar en ouder is gemiddeld welvarender dan andere leeftijdsgroepen waardoor het bieden van speciale ouderenkorting minder logisch is geworden.

Beëindigen van ouderenkorting voor abonnementen is afhankelijk van besluitvorming landelijk over voortbestaan van sterabonnementen en de productvoorwaarden hiervan.

D. Jeugdkorting abonnementen beperken

De korting voor jeugdabonnementen (4 t/m 18 jaar) beperken door deze niet meer aan te bieden voor fietsafstanden (t/m 10 kilometer zijnde het huidige 1- en 2-sterabonnement) en de korting voor de overige reizigers te verlagen van 34 naar 25 procent korting. Het verlagen van de korting voor jongeren levert € 200.000 op.

Om jongeren te stimuleren ook te reizen met de O-chipkaart op saldo, de korting bij reizen op saldo voor de groep 4 t/m 18 jaar gelijktrekken. Personen van 4 t/m 11 jaar ontvangen thans

Collegedebrief - Hoofddijnen en tarieven Dienstregeling 2013

34 procent korting, personen van 12 t/m 18 jaar ontvangen nu bij reizen op saldo geen korting. Dit mits de korting van het landelijke Altijd Korting product niet wijzigt.

E. Weekabonnementen vervallen

Reizigers kunnen bij het reizen met de bus in Groningen en Drenthe in 2012 nog reizen met een weekabonnement naast het maand- en jaarabonnement. Opbrengsten uit abonnementen bestaan voor 1,1 procent uit opbrengsten uit weekabonnementen. Bij het vervallen van dit abonnement wordt het tariefsysteem eenvoudiger en zal slechts een beperkte groep reizigers hinder ondervinden. Naast de kostenbesparing levert deze maatregel € 10.000 aan extra opbrengsten op.

F. Tarieven Eurokaartjes verhogen

Tarieven van wagenverkoopkaartjes zo aanpassen dat deze (bijna) altijd voor elke reis duurder zijn dan bij gebruik van de OV-chipkaart op saldo. Bijvoorbeeld door de volgende tarieven te hanteren € 2, € 5 en € 8, een dagkaart van € 16 en een weekenddagkaart voor € 10. Meeropbrengst is € 800.000. Doordat op de lange lijnen (als Emmen – Groningen) nu al het tarief van het reizen op saldo duurder is, zal op deze lijnen gelijktijdig het tarief voor een enkele rit met de OV-chipkaart per rit op een maximum bedrag worden vastgesteld van bijvoorbeeld € 8.

A. Tarieven Regiotaxi deur – deur verhogen

Regiotaxi is vraaggestuurd vervoer zonder vaste route of dienstregeling. De tarieven wijken af van het gewone OV. De Regiotaxi kan op drie wijzen gebruikt worden:

- Regiotaxi WMO: hiermee kunnen reizigers die WMO geïndiceerd zijn (inwoners met een fysieke beperking) door een gemeente voordelig reizen met de Regiotaxi. De gemeenten zijn voor dit vervoer verantwoordelijk.
- Regiotaxi OV deur – deur: hiermee kan iedereen reizen op verbindingen waar geen rechtstreekse OV verbinding is (in het weekend en avond op alle mogelijke reisrelaties). Het OV-bureau subsidieert het goedkopere tarief van dit vervoer tot maximaal 15 kilometer per rit. Geldend reizigerstarief is bij instap €3, per kilometer €0,60. 2^e t/m 8^e meereizende persoon 50 procent korting.
- Regiotaxi OV deur – halte: hiermee kan iedereen reizen van deur tot halte/station met voordelige tarieven van €1,75 bij instap en € 0,35 per kilometer tot een maximum van 15 kilometer. 2^e t/m 8^e meereizende personen betalen 50 procent van dit bedrag. Het OV-bureau subsidieert het goedkope tarief.

De Regiotaxi deur – deur is een extra service die enigszins concurrerend is met het regulier openbaar vervoer en de straattaxi. Voor het genereren van meer opbrengsten en beperken van de kosten wordt voorgesteld de tarieven van de Regiotaxi deur – deur te verhogen tot €4,00 bij instap en €1,00 per kilometer. Dit levert €300.000 op aan extra opbrengsten per reiziger en een besparing aan omzet. Gezien de afspraken over de inzet van de Regiotaxi die in de zes regioconcessies zijn gemaakt, is het niet mogelijk de Regiotaxi (deur – deur) geheel op te heffen. Voor een nieuwe aanbesteding kan deze service worden heroverwogen.

Ontwerpbegroting 2013



Ontwerpbegroting 2013

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Algemeen	3
1.2 Visie en strategie	4
2 Programmabegroting	10
2.1 Programmadoel en indicatoren voor doelrealisatie	10
2.2 Programmabegroting bij ongewijzigd beleid	10
2.3 Dekking en onvoorzien	11
2.4 Programmabegroting na verwerking voorstellen en dekking	12
2.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief	12
3 Productenraming	14
3.1 Productenraming: klant-reiziger	14
3.2 Productenraming: ontwikkeling	17
3.3 Productenraming: beheer	20
3.4 Productenraming: informatie en analyse	22
3.5 Productenraming: special projects	23
3.6 Productenraming: bedrijfsvoering	25
3.7 Productenraming: financiering	27
3.8 Meerjarenproductenraming 2012-2015	30
3.9 Stand en verloop van de balanspost vooruit ontvangen BDU middelen	32
4 Paragrafen	33
4.1 Paragraaf weerstandsvermogen	33
4.2 Paragraaf financiering	34
4.3 Paragraaf bedrijfsvoering	34
5 Samenstelling bestuur	35
Bijlage 1: Overzicht uitgezette gelden d.d. 1 januari 2012	36
Bijlage 2: Afkortingenwijzer	37

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau



Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het OV-bureau Groningen Drenthe (OV-bureau) is een Gemeenschappelijke Regeling van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Het OV-bureau is in 2004 opgericht vanuit de gedachte dat bundeling van krachten rond het OV-opdrachtgeverschap, zowel vervoerkundig als maatschappelijk en financieel, meerwaarde zou kunnen genereren voor het (openbaar vervoer in het) gebied.

In de praktijk van de afgelopen jaren heeft deze verbetering ook daadwerkelijk vorm gekregen. De kwaliteit van het aangeboden vervoer is met de nieuwe concessies in 2009 aanzienlijk verbeterd en in de periode 2005 – 2009 groeide het aantal reizigers fors. Ook waardering van de OV-reiziger voor het busvervoer in de provincies steeg in de afgelopen jaren. Over 2010 stonden alle door het OV-bureau

afgegeven OV-concessies in de top-tien van de OV-klantenbarometer (klantwaarderingen van ruim 80 afgegeven OV-concessies). Over 2011 is sprake van een lichte terugval in de klantwaardering, maar scoort het OV-bureau over alle concessies samen met Noord-Holland en Zuid-Holland landelijk het hoogst als OV-autoriteit.

Voortdurend zoekt het OV-bureau zoveel mogelijk de aansluiting bij de bestuurlijke werkelijkheid in provincie- en gemeentehuizen. Daar worden immers op tal van beleidsterreinen besluiten genomen, die hun invloed doen gelden op het openbaar vervoer. Van infrastructurele maatregelen tot ruimtelijke ordening, van milieu tot WMO-vervoerbeleid. Wij willen aan de samenwerking met alle overheden maximaal bijdragen. Dat vraagt onzerzijds een open, proactieve houding van bestuur en medewerkers van het OV-bureau.



Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

1.2 Visie en strategie

Visie

De lange-termijn visie van het OV-bureau is de resultante van de gezamenlijke visies van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen op OV-gebied. Kern is dat gebiedsbrede en gezamenlijke beleidsontwikkeling en uitvoering van het openbaar (bus)vervoer de meeste kans biedt op toegesneden OV. Dit OV-beleid dient zich enerzijds te richten op het vergroten van de bereikbaarheid van steden (zie bijvoorbeeld ook de bijzondere positie van de Regio Groningen – Assen in het gebied) en anderzijds op het behoud van de ontsluiting van het landelijk gebied met passende vormen van collectief personenvervoer. Tevens streven we naar reizigersgroei en daarmee samenhangende groei van de reizigersinkomsten. Hiermee en met de subsidiemiddelen vanuit de BDU Verkeer en Vervoer zoals de provincies die van het rijk ontvangen, kunnen verdere verbeteringen in het openbaar vervoer worden gerealiseerd. Het OV-bureau ziet dit als onderdeel van het bredere verkeer- en vervoerbeleid van de provincies Groningen en Drenthe en gemeente Groningen.

De visie op het regionaal OV in de provincies Groningen en Drenthe heeft zich reeds in de loop van de jaren '90 ontwikkeld en ligt in hoofdlijnen vast in allerlei opeenvolgende gebiedsvisies. De kern van de visie is de volgende:

1. Zeer hoogwaardig OV op de centrale assen in Groningen Stad (tramniveau, vrij liggende banen, hoge tot zeer hoge frequenties: overdag minstens 6 keer per uur).
2. Hoogwaardig OV op de centrale assen van en naar de stad (rechte snelle lijnen, hoge frequenties, vrije doorgang naar centrum Groningen, waar mogelijk in de toekomst verder verspoen, overdag minstens 4 keer per uur).
3. Adequaate stads/wijk-centrum-vervoer in Groningen, Emmen en Assen, (ontsluitend, frequentie overdag minimaal 2 keer per uur, met bijpassende op doorstroming gerichte infrastructuur).
4. Hoogwaardige transferia/P+R plaatsen (zowel herkomst- als bestemmingsgericht) bij alle centrale wegenassen naar Groningen, afgestemd op de gebiedskenmerken, en kansrijke keten-reizen (OV-OV, fiets-OV, auto – OV). Idem doorontwikkelen van dit soort concepten voor Emmen en Assen.
5. Gebiedsdekkend basisnet, deels in lijndiensten, stedelijk vervoer en servicebusconcepten (Mep-

pel, Hoozevee, Hoozevand, Veendam, Delfzijl, Assen, Haren), maar ook met producten als regio-taxi, (stedelijke) lijnbelbussen, buurtbussen etc. Steeds goed aan te takken op relevante transferia, rekening houdend met krimpscenario's en daaruit voortvloeiende mobiliteitsvraagstukken in landelijk gebied.

6. Hoge kwaliteit en klantwaardering op het gebied van haltes, voertuigen, reisinformatie, betaalge-mak, toegankelijkheid, sociale veiligheid, keten-verplaatsingen etc.

Strategie en verwerking

Aan de realisatie van deze visie wordt in de provincies gestaag gewerkt. Het betreft in zijn aard een complex en langjarig programma, met vele keuzemomenten, prioriteitsstellingen, gebiedsspelers (provincies, gemeenten, I&M/Rijkswaterstaat, Regio Groningen - Assen, private en maatschappelijke actoren), financiële vraagstukken, uitvoeringsvraagstukken etc. Het beschikbaar komen van bijvoorbeeld de RSP-middelen vormt zoals bekend een belangrijke versnellingsimpuls voor het verder brengen van het beoogde OV in het gebied. Het streven is erop gericht de bovenbeschreven visie ergens tussen 2020 en 2030 tot stand te brengen.

In dit kader is van belang dat in 2012 de gezamenlijke Regionale OV-netwerk-visie van de provincies Groningen en Drenthe, de Regio Groningen – Assen en het OV-bureau gereed is. Deze visie vormt ook onderwerp van gesprek met het Rijk, en gaat bijvoorbeeld over de vraag hoe op lange termijn om te gaan met een groeiende kern (RGA) en een krimpende omgeving. Daarin is onder meer aandacht voor de eenzijdige vervoerstromen zoals die met name rondom de stad Groningen plaatshebben ('s-morgens stad in, 's-middags stad uit), die structureel een hoge kostendekkingsgraad onmogelijk maken zonder aanvullende exploitatiefinanciering.

In verband hiermee is ook het besluit om de opbrengstverantwoordelijkheid van het stads- en streekvervoer niet bij de vervoerder maar bij het OV-bureau te leggen van groot belang. In samenhang met de beleidslijn van de provincies Groningen en Drenthe om hun BDU-bijdrage voor OV-exploitatie aan het OV-bureau op een vast (te indexeren) niveau te houden

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

kan het OV-bureau de eventuele inkomsten uit reizigersopbrengstengroei daardoor volledig inzetten ter verbetering van het bestaande OV-aanbod.

Met behoud en doordachte optimalisering van een in alle opzichten acceptabel basisvoorzieningsniveau (ontsluitingsfunctie) worden aldus extra inkomsten uit reizigersopbrengstengroei vooral en gericht ingezet om het vervoeraanbod op plaatsen met veel vervoervraag(potentie) verder op te voeren. Dit gebeurt hetzij generiek: meer frequentie (bereikbaarheidsfunctie), hetzij specifiek (doelgroepfunctie). In combinatie met andere maatregelen (infra, doorstroming, kwaliteit, keten, rationalisering net, marketing, promotie, etc.) leidt dit tot een aantrekkelijker en hoogwaardiger regionaal OV, waardoor meer reizigers worden aange trokken en co-financieringsarrangementen (voor werkgevers bijvoorbeeld) aantrekkelijker worden waardoor nieuwe extra inkomsten worden gegene reerd. Zo ontstaat een spiraal naar boven, die de afge- lopen periode inderdaad in gang is gezet: een steeds groter OV-aanbod en navent gebruik, tegen een gelijkblijvende overheidsbijdrage aan OV-exploitatie.

Voortgang realisatie lange-termijn doelstellingen

In het dichterbij brengen van de OV-visie van Groningen en Drenthe werd met name in de periode tussen 2005 en 2010 in hoofdlijnen goede voortgang geboekt.

Sinds 2005 is het basisniveau in de beide provincies goed op peil gebleven en meer uniform vormgegeven. Daarnaast steeg het aantal busreizigers met ongeveer 25%. Dagelijks maken tegenwoordig ongeveer 100.000 reizigers gebruik van het regionaal busvervoer in Groningen en Drenthe (35 tot 40.000.000 klanten per jaar, goed voor ongeveer 450.000.000 reizigers-kilometers). Ook de waardering van de OV-reiziger voor het aangeboden product nam met de jaren steeds verder toe. In 2010 scoorden de concessies onder beheer bij het OV-bureau gemiddeld 7,6, daarmee de hoogste score van de Nederlandse OV-autoriteiten. In 2011 bedroeg deze score gemiddeld 7,5; goed voor een gedeelde eerste plaats.

Onderstaande maatregelen hebben bijgedragen aan bovenstaand resultaat:

- de met de nieuwe concessies doorgevoerde vernieuwingen (waaronder nieuw bussempark voorzien van reizigersinformatie in de bussen);
- gerichte uitbouw van het OV-netwerk, gebaseerd op vraag en/of vervoerspanning;

- het gereed komen van meer transferia, P+R vrije doorgangen en doorstromingsbevorderende maatregelen voor bussen;
- meer en meer gerichte inzet van Qliners;
- beëindigen of vraagafhankelijk maken van lijnen die hun oorspronkelijke functie verloren hebben en weinig reizigers meer trekken;
- veel aandacht voor uitvoeringskwaliteit (bv punctualiteit, reisinformatie) binnen de concessies;
- een uitgekiend marketing – en promotiebeleid inclusief regionale gemakkaartjes.

Financiële situatie OV-bureau 2011 en 2012

In het licht van bovenstaande strategie zijn 2010 en 2011 echter geen goede jaren geweest voor het OV-



bureau. In 2010 daalde het aantal reizigers, met als gevolg dat ook de opbrengsten bij de begroting achter bleven. In 2011 steeg het aantal reizigers weliswaar weer wat, maar er ontstonden bij het OV-bureau desondanks grote tekorten (meest recente prognose: € 6,8 miljoen), samenhangend met onder andere:

- overschrijdingen op de posten versterkingen en vraagafhankelijk vervoer;
- een OV-index 2011 die fors hoger was dan voorzien (met name vanwege de fors gestegen dieselprijzen);
- niet met de reizigersgroei meegegroeide opbrengsten, ten gevolge van met name meer reizigers met de SOV-kaart, de invoering van de OV-chipkaart en de daarmee samenhangende chipkaartdip. Ook was er een meer dan eerder voorziene doorwerking in 2011 van de verminderde opbrengsten in 2010. Daarbij speelt met name ook dat de reizigersgroei in 2009 en ook in 2011 vooral lijkt ontstaan door meer studentenkilometers, waar de studenten-inkomsten voor het OV-bureau kilometer-onafhankelijk zijn.

Door in februari 2012 genomen besluiten van het dagelijks bestuur van het OV-bureau zijn de tekorten

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

over 2011 van dekking voorzien door het aanspreken van het overgrote deel van de reserves bij het OV-bureau. Ook het voorziene tekort van 2012 is gedekt, deels door aanspreken van de laatste "reserves" van het OV-bureau, deels door eenmalige extra BDU-bijdragen vanuit de moederorganisaties, en deels door structurele bezuinigingen op de dienstregeling (€ 1,5 miljoen) en de programma-uitgaven van het OV-bureau (0,5 miljoen).

Vooruitblik 2013: Klant centraal

De populatie reizigers neemt over een wat langere termijn gekeken toe en we kennen haar steeds beter naar segmenten en preferenties – ook door de extra inzichten die we krijgen vanuit de OV-chipkaart-data. Dat is ook nodig, want de gewenste groei kan alleen gerealiseerd worden door te voldoen aan de (potentiële) vraag. Concrete voorbeelden: transparante tarieven en specifieke vervoerformules. Specifieke aandacht zal de komende periode uitgaan naar de volgende doelgroepen:

- Forenzen/werkenden
- Studenten
- Scholieren
- Vrijtijdsreizigers
- Ouderen en WMO-pashouders
- Zorgvragers

Klanten worden overigens steeds mondiger en deze input laat zich goed vertalen naar verbetering van de kwaliteit van dienstverlening: daarom investeren we als OV-bureau in de klantrelatie op individueel en collectief niveau (werkgevers, opleidingscentra, recreatiebestemmingen, zorgaanbieders etc.).

De Consumentenplatforms Groningen en Drenthe vormen de basis van het formele contact met de reiziger. Daarnaast maakt het OV-bureau uiteraard ook gebruik van (digitale) klantenpanels, klachtenregistraties, de landelijke OV-klanten-barometer, reizigerstel-



lingen etc.

Vooruitblik 2013: Doorbezuigen maar visie over-eind houden

Gegeven de financiële situatie van het OV-bureau zal in 2013 nog verder moeten worden bezuinigd om de begroting 2013 en verder in balans te houden. Dit zal

plaatshebben in de vorm van een pakket van € 4-6 miljoen, te vinden in hetzij extra bezuinigingen in de sfeer van de dienstregeling, hetzij extra opbrengsten door tariefmaatregelen. Bij het invullen van dit pakket zal het OV-bureau zo zorgvuldig mogelijk te werk gaan, waarbij het streven is de lange-termijn visie overeind te houden.

Bij het doorvoeren van de beoogde bezuinigingen hanteert het OV-bureau enkele hoofdlijnen, zoals hieronder nader toegelicht.

In de eerste plaats zoekt het OV-bureau samen met Qbuzz, de andere concessiehouders, gemeenten en consumenten(organisaties) elk jaar opnieuw naar optimalisaties in de dienstregeling. Daarbij dient de nieuwe dienstregeling zo goed mogelijk te worden afgestemd op de veranderingen op de treinlijn Zwolle - Groningen en daarmee samenhangende veranderingen op het regionaal spoor. Doordat nu op de as Zwolle - Groningen een regelmatig patroon van treintijden ontstaat voor het aansluitende busvervoer de mogelijkheid dit efficiënter vorm te geven.

We ontkomen zoals het zich nu laat aanzien echter daarnaast niet aan daadwerkelijke verdere bezuinigingen. Het inhoudelijk beleidskader wat daarvoor wordt gehanteerd ziet er in hoofdlijnen als volgt uit:

- niet snijden in het OV-aanbod dat grote reizigersstromen faciliteert of kan genereren;
- kijken naar steeds minder gebruikte lijnen (die wellicht kunnen worden beëindigd of van lijnbus naar vraagafhankelijk vervoer kunnen worden omgezet);
- kijken naar het aanbod in dalperioden, zowel in de zin van dag-, week- en jaardalen;
- behoud van reismogelijkheden in het gebied, bijvoorbeeld door nog stringenter uit te gaan van één integraal OV-systeem in Groningen en Drenthe: bus en (regionale) trein;
- samenhangende en begrijpelijke tarieven waarbij in beginsel de gebruiker van (kortingsproducten op) de OV-chipkaart in alle gevallen minder betaalt dan papieren (euro)kaartjes.

Bij het samenstellen van het pakket gaat het uiteraard steeds om maatwerk dat goed afgestemd moet worden met de consumentenplatforms Groningen en Drenthe en de gemeentelijke partners, waar het gaat om concrete infra-ontwikkelingen, gebiedsontwikkelingen en samenhangende vervoerstromen van WMO-pashouders en leerlingen.

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

Vooruitblik 2013: Beeldbepalende wijzigingen OV-systeem

Voor de OV-reiziger in het gebied - die ook in 2013 waarde zal hechten aan zaken als snelheid, betrouwbaarheid, veiligheid, gemak en betaalbaar product - zal het grootste deel van het aanbod ondanks de genoemde bezuinigingen niet wijzigen. Naast de concrete uitwerking van de genoemde verminderingen van het aanbod zien wij bijvoorbeeld voor 2013 ook als belangrijke beeldbepalende zaken dat:

- op een toenemend aantal knoop- en haltepunten in het gebied actuele reisinformatie beschikbaar zal zijn;
- in 2013 in onze twee grootste steden (Groningen en Emmen) langdurige bouwtrajecten zullen lopen (ook doorlopend in 2014, 2015 en verder, zie onder);
- de bouwfase Regiotram Groningen van start zal gaan. Het OV-bureau is bij de ontwikkeling van Regiotram zowel bestuurlijk als ambtelijk nauw betrokken, daar waar de reizigersopbrengsten van Regiotram – net zoals nu het geval bij de bussen - terecht zullen komen bij het OV-bureau. Een goede exploitatie van Regiotram is daartoe van groot belang en vraagt in het ontwikkelproces structureel aandacht. Eveneens zullen de buslopen tijdens de bouwfase veel aandacht vragen.
- de regionale spoorlijn Emmen – Zwolle eind 2012 wordt overgenomen door Arriva.

Vooruitblik 2013: Relatie met concessiehouders

Als opdrachtgever voeren we de regie op de uitvoering van de concessies door de vervoerbedrijven als onze opdrachtnemers en partners. Het gaat dan om:

- de generieke gebiedsconcessie (concessiehouder Qbuzz);
- de HOV-concessie voor een drietal "treinvervangende" busdiensten (concessiehouder Arriva Touring);
- een zestal regioconcessies, waarin OV, regiotaxi, WMO-vervoer en leerlingenvervoer door gemeenten en OV-bureau als één contract zijn aanbesteed aan 6 verschillende concessiehouders.

In de relatie tussen concessieverlener en concessiehouder bestaan parallelle maar ook tegenstrijdige belangen. De wordingsgeschiedenis van de vervoermarkt laat zien dat het lastig is de daarin optredende dynamiek te vertalen naar een duurzaam beter product. In concreto: de match tussen publieke belangen en een winstgedreven vervoerder in een niet kosten-

dekkende markt vraagt om zakelijke, goed gespecificeerde afspraken om de wederzijdse verwachtingen waar te kunnen maken. Daarbij zijn niet alle relevante randvoorwaarden door de contractpartners te beïnvloeden, wat hoge eisen stelt aan het wederzijds inzichtelijk maken van afwegingen. Dat kan alleen als er over en weer de bereidheid bestaat in doorontwikkeling van het partnerschap en het daarvoor benodigde vertrouwen te investeren. Duidelijkheid en zakelijkheid blijven de basis vormen van de concessierelatie, waarop het doorontwikkelen in partnerschap gestoeld is.

De relatie met onze concessiehouders zal in 2013 (het vierde jaar van de concessies) verder doorgroeien. Geen kinderziekten meer en – binnen de kaders van de concessies en de beschikbare middelen – alle ruimte voor creatieve doorontwikkelingen in de nog resterende concessieperiode tot aan 2015/2016. Met name met de grootste concessiehouder Qbuzz zal de robuuste ontwikkelrelatie zoals we die steeds voor ogen hebben gehad tot volle bloei moeten komen in de komende periode.

Tegelijkertijd zal in 2012 een eerste oriëntatie plaatsvinden over het verlengen van de lopende concessies of het voorbereiden van nieuwe aanbestedingen. De huidige concessies lopen af per 1 januari 2015 (regioconcessies) en 1 januari 2016 (GD-concessie, HOV-concessie). In de aanbestedingsfase naar een nieuwe aanbesteding leven men name strategische vraagstukken: wordt er bijvoorbeeld gekozen voor voortzetting van het nu gehanteerde bedrijfsmodel en concessiemodel? In de loop van de tijd worden de vraagstukken vervolgens steeds concreter, waarna zij hun weerslag krijgen in het opstellen van een nieuw programma van eisen en daaruit voortvloeiend bestek.

Vooruitblik 2013: Begrotingsindeling

De indeling van de begroting 2013 komt grotendeels overeen met die van 2012. In hoofdstuk 1 wordt voortgeblijkt op het komende jaar het meerjarenperspectief en de belangrijkste doelen en ontwikkelingen. Verder is de visie en strategie in dit hoofdstuk opgenomen. Hoofdstuk 2 bestaat uit de programmabegroting. Hierin komt aan de orde: het programmadoel en de belangrijkste indicatoren voor doelrealisatie, de programmabegroting bij ongewijzigd beleid, effecten, voorstellen en dekking. Het hoofdstuk eindigt met de programmabegroting na verwerking van effecten, voorstellen en dekking en een weergave van de programmabegroting in meerjarenperspectief. Hoofdstuk

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

3 bevat de productenraming, waarbij per product de meerjarendoelstellingen, de doelen voor 2013 en de geraamde baten en lasten worden vermeld. Hoofdstuk 3 vervolgt met de meerjarenproductenraming 2013 tot en met 2016 en met de stand en het verloop van de balanspost vooruit ontvangen BDU-middelen. In hoofdstuk 4 komen de paragrafen weerstandsvermo-

gen, financiering en bedrijfsvoering aan bod. De samenstelling van het bestuur is weergegeven in hoofdstuk 5.

De structuur van de begroting 2013 is enigszins gewijzigd ten opzichte van 2012, zoals hieronder weergegeven.

Begrotingsstructuur 2013
Klant-reiziger: marketing, communicatie en sales, reizigersinspraak en consumentenplatform.
Ontwikkeling: strategische innovatie, ontwerp dienstregeling en OV-product, ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid, reizigersinformatie, sociale veiligheid en tarieven & vervoerbewijzen.
Beheer: beheer algemeen en audits, beheer concessies (GD/HOV, kleinschalige concessies en grensoverschrijdende lijnen), beheer OV-chipkaart, beheer sociale veiligheid, programmamanagement dienstregelingprocessen en kwaliteitszorg.
Informatie en analyse: bronbeleid/informatievoorziening, data t.b.v. clusters klant/reiziger, ontwikkeling, beheer en financiën.
Special projects: regiotram, evenementen en nachtvervoer en projecten voor derden.
Bedrijfsvoering: organisatieontwikkeling, personeel, financiën en control, juridische zaken en officemanagement & secretariaat.
Financiering: financiering- en dekkingsmiddelen.

De begroting- en rekeningcyclus en het financieel beheer is opgezet conform de gemeenschappelijke regeling en de financiële verordening. De begroting, die op grond van de Wet op de gemeenschappelijke regeling jaarlijks na vaststelling voor 15 juli moet worden toegezonden aan de minister van Binnenlandse Zaken, wordt sinds het begrotingsjaar 2011 jaarlijks aan het begin van het jaar herzien. Dit gebeurt met een zogenoemde integrale update van de begroting. Over de realisatie van de begroting wordt tussentijds door middel van de vier- en achtmaands-rapportage, en jaarlijks door middel van jaarverslag en jaarrekening gerapporteerd aan dagelijks en algemeen bestuur. Centraal hierbij staat de voortgang betreffende de uitvoering van deze begroting in termen van inzet van middelen en geboekte resultaten. Het algemeen bestuur stelt jaarverslag en jaarrekening vast en neemt kennis van de vier- en achtmaandsrapportage. De vermelde bedragen voor het jaar 2011 zijn de gerealiseerde bedragen conform de voorlopige rekeningcijfers 2011. Voor 2012 zijn de bedragen vermeld

van de begroting 2012, inclusief een prognose voor 2012. Voor het toevoegen van een prognose is kozen, omdat voor het begrotingsjaar 2012 nog geen begrotingswijzigingen hebben plaatsgevonden terwijl er wel bezuinigingsmaatregelen zijn geïmplementeerd.

Alle bedragen voor 2013 en volgende jaren zijn berekend op het geraamde prijspeil 2013.

Behalve de met BTW-OV belaste prestaties, is de begroting opgesteld exclusief compensabele BTW. De BTW die gecompenseerd kan worden uit het BTW-compensatiefonds wordt doorgeschoven naar de deelnemende bestuursorganen (c.q. de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de provincie Drenthe) en wordt op declaratiebasis aan het OV-bureau vergoed.

Voor de posten die worden belast met de BTW-OV geldt dat de begroting wordt opgesteld inclusief BTW. Concreet gaat het hierbij om de kosten van het collectief vraagafhankelijk vervoer en meerwerk met betrekking tot de concessies. BTW-OV is niet te compen-

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

seren uit het BTW-compensatiefonds, maar daarvoor wordt een extra bijdrage aan de provincies Groningen en Drenthe gevraagd, die daarvoor op hun beurt schadeloos zijn gesteld door het Rijk. Deze bijdragen zijn als bate herkenbaar in de begroting opgenomen.

In deze begroting is rekening gehouden met een indexering van de begrote lasten van 3% t.o.v. 2012. Voor de baten (BDU) is rekening gehouden met de geschatte BDU indexering van 1%.



Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

2 Programmabegroting

2.1 Programmadoel en indicatoren voor doelrealisatie

Het enige programma van de begroting is Collectief personenvervoer. Dit programma omvat alle interne en externe producten die in de volgende hoofdstukken aan de orde komen.

Het doel van het programma Collectief personenvervoer valt samen met het doel van de gemeenschappelijke regeling OV-bureau Groningen Drenthe. Dit doel is:

Het realiseren, in stand houden en verbeteren van openbaar vervoer

Indicatoren voor de realisatie van dit doel zijn:

- reizigersgroei (aantallen),
- klanttevredenheid;
- gebiedsdekkend regiotalyxisysteem.

Voor 2011 en volgende jaren hebben wij voor de indicatoren reizigersgroei en klanttevredenheid de volgende streefwaarden vastgesteld. Daarbij zijn tevens de gerealiseerde waarden van de afgelopen jaren weergegeven.

Reizigersgroei	realisatie				streefwaarde			
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
gemiddelde concessies	1%	-2%	10%	-3%	3%	1%	-1%	0%

Klanttevredenheid	realisatie				streefwaarde			
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
gemiddelde concessies	7,3	7,4	7,4	7,6	7,6	7,7	7,5	7,5

2.2 Programmabegroting bij ongewijzigd beleid

Bij *ongewijzigd beleid* ontstaat het volgende beeld van de begroting 2013.

Product	lasten
Klant-reiziger	988.000
Ontwikkeling	1.008.000
Beheer	107.093.000
Informatie & analyse	148.000
Special projects	1.410.000
Bedrijfsvoering	1.897.000
Financiering	1.754.000
Totaal lasten	114.298.000

Onder reizigersgroei verstaan we in dit verband de procentuele groei van de aantallen reizigers. Wij hebben bij de vermelde percentages rekening gehouden met de effecten van bezuinigingen. Hoewel wij er naar streven bij de implementatie van bezuinigingen de negatieve effecten op de reizigersaantallen zo beperkt mogelijk te houden, houden wij rekening met een lichte teruggang van de reizigersaantallen met 1%.

Bij de klanttevredenheid gaat het om de rapportcijfers, zoals die blijken uit het jaarlijkse, landelijke klanttevredenheidsonderzoek.

Reizigersgroei en klanttevredenheid zijn het resultaat van een complex samenspel van vervoerders, reizigers, bestuurlijke partners en OV-bureau. Milieuaspecten en financiële middelen zijn daarbij randvoorwaardelijk. Over de wijze waarop wij hieraan invulling willen geven wordt in de navolgende hoofdstukken nader ingegaan.

Een gebiedsdekkend regiotalyxisysteem is in Groningen en Drenthe ingevoerd.

Product	batens
Ontwikkeling	25.000
Beheer	49.415.000
Special projects	492.000
Bedrijfsvoering	934.000
Financiering	57.432.000
Totaal batens	108.298.000
Saldo batens - lasten	-6.000.000

Toelichting batens en lasten:

Bij ongewijzigd beleid ontstaat een nadelig saldo van € 6,0 miljoen. Bij dit nadelige saldo is al rekening gehouden met de bezuinigingen voor 2012 van in totaal

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

€ 2 miljoen (waarvan 1,5 miljoen op de dienstregeling en 0,5 miljoen op de bedrijfsvoering. Om de begroting 2013 sluitend te krijgen moeten er in het jaar 2013 nog meer maatregelen moeten worden genomen.

2.3 Dekking en onvoorzien

In de vorige paragraaf is aangegeven dat er bij ongewijzigd beleid een nadelig saldo ontstaat van ruim € 6,0 miljoen. Daarbij gaan we er vanuit dat ook gewerkt moet worden aan wederopbouw vanaf 2012 gewerkt zal worden aan de wederopbouw van egalitatie- en weerstandscapaciteit. De weerstandscapaciteit is na het financieel zware jaar 2011 geheel is ingezet om het tekort te dekken.

Egalitatiecapaciteit is bedoeld als buffer voor jaarlijkse fluctuerende reizigersopbrengsten, de gevolgen van de toepassing van de OV-index (brandstofprijzen!) en de gevolgen van het jaarlijkse kalendereffect. Jaarlijks wordt een genormeerd egalitatiebedrag verwerkt als bate of last in de exploitatierekening en waar de werkelijkheid daarvan afwijkt wordt het verschil geëgaliseerd met de egalitatiecapaciteit. In deze begroting zijn de genormeerde egalitatiebedragen opgenomen, waarbij de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd voor 2013:

- reizigersopbrengsten: 0% groei, 3% tariefstijging;
- OV-index: 3%;
- kalendereffect 2013: 192 werkdagen (=neutraal).

Weerstandscapaciteit is bedoeld voor de overige risico's die het OV-bureau loopt, zoals risico's rond de

OV-chipkaart en het openeinde karakter van het vraagafhankelijk vervoer.

Voor het begrotingsjaar 2013 is er een dekkingsopgave van € 6,0 miljoen. Het voornemen is om door middel van verschillende maatregelen extra reizigersopbrengsten te genereren. Daarnaast zal nog een extra bezuiniging op de dienstregeling van 2013 worden doorgevoerd. Hiertoe is een maatregelen-pakket in voorbereiding dat tot € 2,0 miljoen aan tariefmaatregelen inhoudt en € 4-6 miljoen aan maatregelen betreffende de dienstregeling.

In deze begroting is dit pakket verwerkt als € 1 miljoen aan tariefmaatregelen en € 5 miljoen aan dienstregelingmaatregelen.

Voor het vormen van de egalitatie- en weerstandscapaciteit voegen wij jaarlijks begrote exploitatiesaldi toe aan deze posten.

Onvoorzien

De post onvoorzien wordt opgenomen voor eventuele tegenvallers, die op dit moment nog niet kunnen worden voorzien. Van de post onvoorzien is in de afgelopen jaren beperkt gebruik gemaakt. Naar verwachting zal het beroep op onvoorzien in 2013 beperkt zijn. Voor 2013 en volgende jaren achten wij de omvang van deze post voldoende op een niveau van jaarlijks € 200.000. Dit is overeenkomstig het niveau in de huidige meerjarenbegroting. Wij stellen voor de post onvoorzien te handhaven op € 200.000 per jaar.



Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

2.4 Programmabegroting na verwerking voorstellen en dekking

Na verwerking van de in de vorige paragraaf beschreven dekking is de programmabegroting 2013 in evenwicht.

Product	lasten	Product	baten
Klant-reiziger	988.000	Ontwikkeling	25.000
Ontwikkeling	1.008.000	Beheer	49.915.000
Beheer	101.593.000	Special projects	492.000
Informatie & analyse	148.000	Bedrijfsvoering	934.000
Special projects	1.410.000	Financiering	57.432.000
Bedrijfsvoering	1.897.000	Totaal batens	108.798.000
Financiering	1.754.000		
Totaal lasten	108.798.000	Saldo baten - lasten	-

Om de programmabegroting in evenwicht te krijgen is op de post 'Beheer' een taakstelling doorgevoerd om de reizigersopbrengsten met € 1 miljoen te verhogen door tariefmaatregelen en

een bezuiniging op de dienstregeling van 2013 van per saldo € 5 miljoen door te voeren (bruto € 5,5 miljoen minder lasten en € 0,5 miljoen minder opbrengsten).

2.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief

In meerjarenperspectief ontstaat het volgende beeld, waarbij voor 2011 de voorlopige jaarrekeningcijfers zijn opgenomen en voor 2012 de begrote en prognosecijfers.

Voor 2013 is de programmabegroting vermeld na verwerking van de dekking. Het meerjarenperspectief bevat bedragen op het prijspeil 2013.

Lasten	realisatie 2011	begroting 2012	prognose 2012	begroting 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Klant-reiziger	977.000	1.459.000	1.087.000	988.000	988.000	988.000	988.000
Ontwikkeling	899.000	1.144.000	988.000	1.008.000	1.008.000	1.008.000	1.008.000
Beheer	106.606.000	103.773.000	104.378.000	101.593.000	101.593.000	101.593.000	101.593.000
Informatie en analyse	51.000	152.000	145.000	148.000	148.000	148.000	148.000
Special projects	1.079.000	1.416.000	1.387.000	1.410.000	1.410.000	1.410.000	1.410.000
Bedrijfsvoering	1.954.000	1.840.000	1.730.000	1.897.000	1.897.000	1.897.000	1.897.000
Financiering	442.000	-1.074.000	-	200.000	465.000	465.000	465.000
Totaal lasten	112.008.000	108.710.000	109.715.000	107.244.000	107.509.000	107.509.000	107.509.000

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

Baten	realisatie 2011	begroting 2012	prognose 2012	begroting 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Ontwikkeling	51.000	-	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Beheer	44.900.000	49.866.000	48.393.000	49.915.000	49.915.000	49.915.000	49.915.000
Special projects	470.000	600.000	487.000	492.000	492.000	492.000	492.000
Bedrijfsvoering	879.000	719.000	1.282.000	934.000	934.000	934.000	934.000
Financiering	58.870.000	57.525.000	59.230.000	57.432.000	57.286.000	57.286.000	57.286.000
Totaal baten	105.170.000	108.710.000	109.417.000	108.798.000	108.652.000	108.652.000	108.652.000
Saldo baten - lasten	-6.838.000	-	-298.000	1.554.000	1.143.000	1.143.000	1.143.000

Toelichting baten en lasten:

In het bovenstaande overzicht is te zien dat het jaar 2011 wordt afgesloten met een nadelig saldo van ruim € 6,8 miljoen. Voor de komende jaren verwachten wij dat de hoogte van baten en de lasten, afgezien van dekkingsmaatregelen min of meer gelijk blijven. Het prijspeil in meerjarenperspectief is dat van 2013. Wij

merken daarbij op dat wij een risico lopen dat de indexeringen van de diverse baten enerzijds en lasten anderzijds geen gelijke tred behoeven te houden. Dit risico is sinds 2011 toegenomen door de exposure aan de brandstofprijzen, die relatief meer doorwerkt in de lasten, dan in de baten.



3 Productenraming

3.1 Productenraming: klant-reiziger

Klant-reiziger omvat:

- marketing, communicatie en sales
- reizigersinspraak
- consumentenplatform

Meerjarendoelstellingen

Marketing en communicatie

Het door middel van marketing- en communicatie-activiteiten bijdragen aan het realiseren van de volgende doelstellingen van het OV-bureau: het verbeteren van de bekendheid en een positief imago van het openbaar vervoer, het bewerkstelligen van een goede communicatie met reizigers, weten wat (groepen van) reizigers willen, bijdragend aan een hoge mate van reizigerstevredenheid en reizigers-groei. Naast contact met reizigers, zijn we ook in gesprek met chauffeurs en “distributiepunten”, zoals winkels die een oplaad-apparaat via ons ontvangen hebben.

Tevreden klanten

De reiziger centraal stellen. Door ervoor te zorgen dat we goed luisteren naar reizigers en met hen in dialoog gaan, zorgen we ervoor dat de belangen van reizigers zwaar wegen in de keuzes die we maken. Ook zullen we ons, waar mogelijk en nodig inzetten om nadelige gevolgen van onze keuzes voor reizigers zoveel mogelijk te beperken of te “repareren”. Doel hiervan is om reizigers vast te houden. Daarbij zetten we ook nieuwe (social) media in.



Toename van reizigers en opbrengsten

Het behoud van reizigers en het werven van nieuwe reizigers leidt tot gestage toename van reizigers. Uit onderzoek naar acties blijkt dat bij het gratis uitproberen van de bus, ongeveer de helft van de klanten nieuw is, en dat van het weer de helft nadien vaker de bus pakt. Zo stimuleren we nieuwe reizigers om de bus als alternatief serieus te nemen.

Verbetering imago busvervoer in Groningen en Drenthe

In 2009 is een imago onderzoek gehouden onder reizigers en niet-reizigers. Het resultaat bevestigt in grote lijnen onze koers:

- communicatie over nieuwe producten (P+R Citybus, Eurokaartjes, Servicebus, Nachtbus, frequentieverhoging Qliners) wordt gezien en gewaardeerd;
- frequente busreizigers zijn positiever over de bus dan automobilisten;
- driekwart van de reizigers geeft aan dat ze begrijpen hoe ze een reis moeten plannen;
- er is veel behoefte aan informatie onderweg (als er stremmingen of vertragingen zijn);
- bestemming, bestemming, bestemming;
- gewenste verbeteringen liggen op het vlak van busverbindingen 's avonds en in het weekend.

Naar aanleiding van het imago onderzoek, digitale reizigerspanel, input van vervoerders en zakelijke klanten en resultaten van marketingacties hebben we ons strategisch klantbeleid en strategische pijlers scherper gedefinieerd.

Strategisch klantbeleid:

- in gesprek zijn met reizigers: wat zijn wensen en behoeftes;
- aanzetten tot probeer- en meergebruik;
- reizigers en niet-reizigers het openbaar vervoer laten ervaren als nabij en relevant;

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

- samenwerken met andere partijen: vervoerders, gemeenten, zakelijke markt en bestemmingen.
 - gewenst gedrag: probeer- en meergebruik, behoud van reizigers;
 - product: nieuwe producten + reisdoelen + aanbiedingen;
 - meten = weten: wat levert het op, best practices;
 - bundeling van krachten met vervoerders, gemeenten, "reisdoelen" en "kanalen".
- Pijlers in klantbeleid:**
- communicatie: de bus is dichtbij, herkenbaar en relevant voor doelgroep(en);
 - segmentatie naar regio, leeftijd en reisdoelen;
 - functionele en frequente communicatie gericht op kennis en onderhoud imago;

Doelen 2013

Marketing, communicatie en sales

De grote campagnes en continue activiteiten zijn in het onderstaande activiteitschema vermeld. Daarnaast zetten we in 2013 in op (in volgorde van belangrijkheid):

- dienstregeling 2013 en 2014 (informerende bestaande reizigers);
- nieuwe tarieven of kaartsoorten (informerende bestaande reizigers);
- doorzetten en professionaliseren benadering zakelijke markt (nieuwe spits- en daluren reizigers);
- zorgen dat de klant beschikt over een goed beeld van wat het OV hem of haar te bieden heeft (nieuwe reizigers);
- kennisnemen en toepassen van nieuwe mogelijkheden in marketing en communicatie, bijvoorbeeld social media;
- en daarmee meer gerichte communicatie op doelgroepen met bij hun passende media (effectiviteit en efficiency communicatie);
- samen met gemeenten en vervoerders bij Wmo-loketten en vrijwilligersnetwerken inzetten op het stimuleren van gebruik openbaar vervoer (in daluren);
- uitrollen toeristen in het openbaar vervoer (in daluren);
- afhankelijk van de financiële mogelijkheden het verrichten van een imago-onderzoek (één-meting).

Reizigersinspraak

Digitaal Reizigerspanel

Zorgen voor terugkoppeling en waar mogelijk van aanbevelingen uit het digitaal reizigerspanel.

Klantenpanels

Voortzetting van de huidige manier van werken voor reizigers van de Servicebus.

Digitaal chauffeurspanel

Afhankelijk van de evaluatie 2012 zal worden bezien hoe kennis en ervaring van chauffeurs in 2013 kan worden benut.

Consumentenplatform

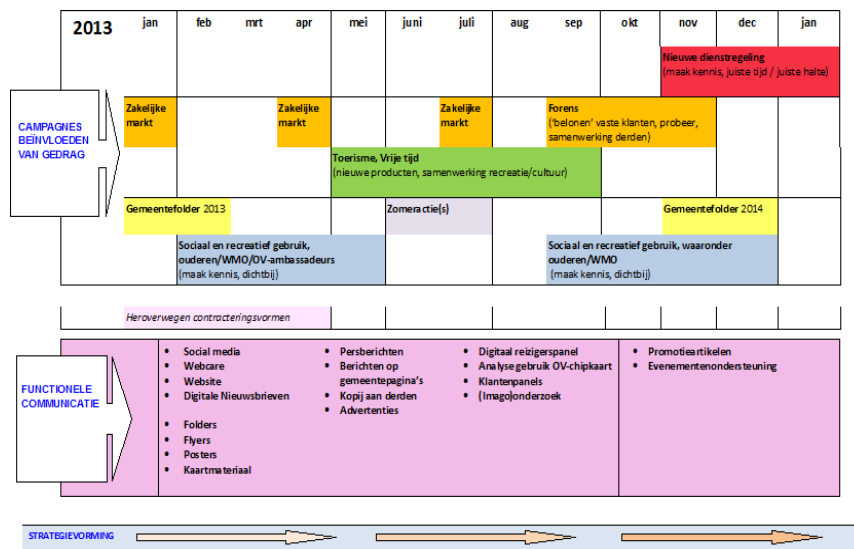
- Het OV-bureau zorgt ervoor dat Consumentenplatforms tijdig worden betrokken bij advisering, is aanwezig als contactpersoon bij de bijeenkomsten van de platforms en ondersteunt waar nodig de platforms.
- Het OV-bureau zal de Consumentenplatforms ondersteuning bieden voor doorgaande professionalisering.
- Ook in 2013 zal worden gewerkt met thematische werkgroepjes als voorbereiding op grotere thema's.

Activiteiten 2013

Voor 2013 wordt eind 2012 een jaarplan gemaakt, waarin alle voorziene marketing- en communicatie

activiteiten worden ingepland. Voor de hoofdlijnen zie onderstaand schema.

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau



Baten en lasten					
Klant - reiziger	prognose 2012	begroot 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Lasten					
Marketing en communicatie	1.024.000	924.000	924.000	924.000	924.000
Klant – reiziger overig	63.000	64.000	64.000	64.000	64.000
Totaal lasten	1.087.000	988.000	988.000	988.000	988.000
Baten					
Klant - reiziger	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo	-1.087.000	-988.000	-988.000	-988.000	-988.000

Toelichting baten en lasten:

In de begroting van 2012 werd voor de post 'Klant-reiziger' nog een bedrag van € 1.459.000 opgenomen. De bezuinigingsmaatregelen 2012 betekenen voor de prognose 2012 dat de lasten marketing en communi-

catie op € 1.024.000 uitkomen. Vanaf 2013 wordt een extra € 100.000 gekort op het budget, als onderdeel van het in 2012 afgesproken dekkingsplan. De totale post 'Klant-reiziger' is begroot op € 988.000.

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

3.2 Productenraming: ontwikkeling

Ontwikkeling omvat:

- strategische innovatie
- ontwerp dienstregeling en OV-product
- ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten - haltebeleid
- reizigersinformatie
- sociale veiligheid
- tarieven en vervoerbewijzen

Meerjarendoelstellingen

Strategie

Het OV-bureau draagt bij aan en stuurt samenhangend openbaar vervoerbeleid in de provincies Groningen en Drenthe. Dit beleid is gericht op verbetering van de bereikbaarheid van de steden en ontsluiting van het platteland. Het OV-beleid sluit aan op ontwikkelingen m.b.t. ruimtelijke ordening, zoals bijvoorbeeld nieuwe woonwijken, op het verkeer- en vervoerbeleid, zoals aanleg transferia en haltes, en komt tegemoet aan klantwensen als goede dynamische reisinformatie, toegankelijke haltes en veilige bussen en milieueisen bijvoorbeeld op het gebied van uitstoot fijnstof en roet.

Ontwerp dienstregeling en OV-product

Op basis van de netwerkvisie openbaar vervoer Groningen en Drenthe, in overleg met de diverse relevante partijen en in nauwe aansluiting op het nationaal en regionaal spoor werkt het OV-bureau aan het verder ontwikkelen, uitbreiden en verbeteren van de openbaar vervoerdiensten en dienstregeling en de aansluitingen van het hoogwaardig en verbindend net, het basisnet en het aanvullende vervoersysteem zodanig dat "van-deur-tot-halte" openbaar vervoer zo veel mogelijk kan worden gewaarborgd, voor alle doelgroepen, onder acceptabele condities.

Hoogwaardig openbaar vervoer biedt ongehinderd een met de auto concurrerende reistijd vanaf de herkomst of vanaf transferlocaties in de reisketen (transferia, P+R), onder acceptabele condities.

Kleinschalig openbaar vervoer sluit aan op het regulier openbaar vervoer, zodanig dat zo efficiënt en zo effectief mogelijk wordt omgegaan met alle vervoersmogelijkheden die er zijn, in samenwerking met gemeenten (WMO, leerlingenvoer), bedrijven, scholen, ziekenhuizen, etc., diverse vervoerders, vrijwilligers en anderen, met

als resultaat dat zoveel mogelijk (maatwerk)vervoer tegen acceptabele kosten kan worden aangeboden.

Ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid

Om de kwaliteit van openbaar vervoer te verbeteren en de exploitatie te optimaliseren werkt het OV-bureau samen met wegbeheerders aan voor reizigers optimale OV-infrastructuur, gericht op een fysiek ongehinderde reis, kwalitatief hoogwaardige op- en overstappunten en een ongehinderd doorstromende (OV-) infrastructuur.

Reizigersinformatie

Het ontwikkelen van moderne vormen van reizigersinformatie, zoals (toegankelijke) statische reizigersinformatie, dynamische halte-informatie, informatie over verbindingen via mobiele telefoon, pda en (mobiel)internet, maar ook reizigersinformatie bij (snel)wegen teneinde reizigers de keuze te bieden tussen het (verder)gaan met de auto of comfortabel (over)stappen op de bus om zodoende sneller de bestemming en/of goedkoper te bereiken.



Sociale veiligheid

Het borgen van de veiligheid en het verhogen van het veiligheidsgevoel van de reizigers, zodanig dat zij veilig

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

en wel hun bestemming bereiken en weer thuiskomen. Dit betreft niet alleen de veiligheid in de bus maar ook op haltes en de omgeving daarvan (de stations en de transferia), onder regie van de gemeenten.

Tarievenbeleid

Het ontwikkelen, verbeteren en aanpassen van het tarievenstelsel zodanig dat voor de reiziger een over-

zichtelijk, gemakkelijk en acceptabel tariefstelsel bestaat, dat goed te begrijpen en voldoende verkrijgbaar is, tegen acceptabele voorwaarden en dat recht doet aan de verschillende gebruikers van het openbaar vervoer, van studenten die veel via (mobiel) internet willen regelen tot incidentele reizigers die een kaartje bij de chauffeur.

Doelen 2013

Strategische innovatie

Subdoel: Optimale randvoorwaarden (helpen) creëren voor een goed en efficiënt OV systeem.

- Ontwikkelen met oog voor ieders belang (robuuste ontwikkelrelatie).
- Meer samenhangend OV-beleid: Het met alle partners leggen van een verbinding tussen investeringen in infrastructuur en exploitatie OV (versnelling OV), proactief standpunten ontwikkelingen formuleren en bestuurlijk vastleggen.
- Constructieve bijdrage aan aanbestedingstraject Regiotram, met oog voor exploitatiebelang.
- Bijdrage aan structuurvisies: stationsontwikkeling Assen, stationsontwikkeling Groningen, Emmen Centrum (Atalanta), Meerstad, POP, PVVP, GVVP.
- Bijdrage aan (strategische) afstemming grote projecten Groningen, Bereikbaarheid Groningen.
- Het voorbereiden van een discussie over de aanbestedingsopzet: o.a. bedrijfsmodel, wagenpark, duurzaamheid/milieu en strategische infrastructuur.

Ontwerp dienstregeling en OV-product

Subdoel: klanten vasthouden en nieuwe klanten trekken en ondertussen de verhouding tussen opbrengsten en kosten verhogen.

- Ontwikkeling van de dienstregeling 2013 passend binnen de financiële kaders (bezuinigingstaakstelling van 4-6 mln) en NS DR 2013.
- Kostendekkingsgraad omhoog.
- Uitbouwen verdieners OV bovenkant lijnnet:
 - focus op versnellen bestaande lijnnet;
 - optimaliseren Qliners;
 - optimaliseren P+R Citybus-systeem (cofinanciering).
- Slim herontwerp OV onderkant lijnnet met KOV vervoerders:
 - klein waar kan, groot waar moet;
 - vraagafhankelijk waar kan, vast waar moet.
- Ontwerp OV net stad in relatie tot (bouw) tram.
- Taskforce Mobiliteitsmanagement Ring Zuid, P+R product voor werkzaamheden tram/ZRW ontwikkelen.
- Bijdragen aan (kostendekkende) nachtbussen.

Ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid

Doel: Voor reizigers optimale OV-infra (laten) realiseren.

- Bijdrage aan structuurvisies: stationsontwikkeling Assen en Groningen, Emmen centrum (Atalanta), Meerstad, POP, PVVP, GVVP.
- Intensieve samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders m.b.t. OV, o.a. busvoorzieningen, Servicepunten, P+R terreinen, DRIS, veiligheid o.a. in RSP, BDU, MIP Regio Groningen Assen.
- Haltescan informatie (toegankelijkheid e.d.) digitaal beschikbaar maken gekoppeld aan (actueel) reisadvies (i.s.m. Ministerie).
- Het verder vervoerder onafhankelijk maken van strategische OV-infra.

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

Reizigersinformatie

Subdoel: Iedereen weet altijd en overal of, waar en wanneer OV voor hem of haar beschikbaar is.

- Statische informatie verder optimaliseren.
- Dynamische informatie in de bus en op straat.
- Het uitrollen van dynamische reisinformatie (DRIS) op straat en via andere media (mobiel, smartphone, internet etc.).
- Haltescan informatie digitaal beschikbaar maken gekoppeld aan (actueel) reisadvies.
- Aandacht voor visueel/auditief gehandicapten.

Sociale Veiligheid

Subdoel: Verbeteren (of ten minste het behoud) van het gevoel van sociale veiligheid in de bussen en op de (bus)stations.

- De reizigers geven voor de sociale veiligheid in de bus een 7,8.
- Terugdringen van het aantal incidenten op basis van risicofactoren.
- Meewerken aan uitbreiding van de veiligheidsconvenanten.
- ServicePunten naar behoefte uitbreiden, geen taakstellend aantal.
- Invetten op verhoging van uitvoeringskwaliteit van de OV-stewards n.a.v. de uitkomsten van de jaarlijkse evaluatie.

Tarieven en vervoerbewijzen

Doel: Iedereen heeft goede toegang tot vervoerbewijzen en de tarieven dragen bij aan een verhoging van de opbrengsten.

- Tariefindexatie conform landelijke lijn.
- Extra opbrengsten realiseren voor een bedrag van € 0 tot € 2 miljoen.
- Actieve deelname aan landelijke afstemming/invoering/behoud gezamenlijke tarieven. Mocht landelijke afstemming niet slagen dan met naburige regio's.
- Het bieden (op verzoek van derden) van maatwerk tarieven voor speciale groepen, gelegenheden, promoties of evenementen waarbij eventuele voordelen/kortingen voor reizigers ontstaan door cofinanciering van derden (gemeenten, organisaties).
- Uitvoeren van het medio 2012 vast te stellen tarievenbeleid in 2013.

Baten en lasten					
Ontwikkeling	prognose 2012	begroot 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Lasten					
Strategische innovatie	45.000	46.000	46.000	46.000	46.000
Reizigersinformatie en haltebeleid	308.000	314.000	314.000	314.000	314.000
Sociale veiligheid	635.000	648.000	648.000	648.000	648.000
Totaal lasten	988.000	1.008.000	1.008.000	1.008.000	1.008.000
Baten					
Sociale veiligheid	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Totaal baten	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Saldo	-963.000	-983.000	-983.000	-983.000	-983.000

Toelichting baten en lasten:

Baten en lasten blijven, afgezien van indexering, constant. De vermelde baten betreffen de boetes die door de OV-stewards worden opgelegd aan reizigers.

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

3.3 Productenraming: beheer

Beheer omvat:

- beheer algemeen en audit
- beheer concessies:
 - beheer GH / HOV
 - beheer kleinschalige OV-concessies
 - grensoverschrijdende lijnen
- beheer OV-chipkaart
- beheer sociale veiligheid
- programmamanagement dienstregelingprocessen
- kwaliteitszorg

Meerjarendoelstelling

Beheer

Het optimaal beheren van de concessies, ofwel het zodanig monitoren, controleren en managen van de concessies dat de vervoerders worden gestimuleerd

hun uiterste best te doen ten bate van de reizigers, optimale dienstverlening betrachten, waarmaken wat is beloofd en verbeteren en innoveren wat nodig en/of gewenst is en verantwoording richting de opdrachtgever OV-bureau.

Doelen 2013

Beheer algemeen en audits

- Monitoring van reizigersopbrengsten.
- Informatiebronnen doorontwikkelen en uitnutten t.b.v. de beheerfunctie: digitaal reizigerspanel, OV-chipkaart- en GOVI informatie en informatie uit overige bronnen zoals OV-stewards en chauffeurspanel.
- Opstellen jaarlijks kwaliteitsplan en beheersagenda.
- Juiste opbrengsten bij de vervoersprestatie, o.a.:
 - toezicht op opbrengstenadministratie Qbuzz;
 - toezicht op opbrengsten OV-chipkaart;
 - inspraak bij de verdeling van de SOV-gelden;
 - actieve rol in landelijke opbrengstverdeling abonnementsgelden;
 - effectieve controle op- en preventie van zwart- en grijsrijden.

Toelichting/ontwikkeling

- *De geprofessionaliseerde managementinformatie wordt verder uitgebreid met de digitale gegevens afkomstig van de OV-chipkaart.*
- *Inrichting beheer van reeds ontwikkelde projecten (OV-stewards, ServicePUNTen, veiligheidsconvenanten etc.).*
- *Voorkomen van weglekeffecten bij wijziging verdeelsystematiek a.g.v. uitzetten NVB.*
- *Actieve inzet op speerpunten die hoge prioriteit hebben op de beheersagenda (flexibiliteit is daarbij van belang).*
- *Prioritering beheersagenda o.b.v. input diverse kanalen (digitaal reizigerspanel, klantreacties, klachten etc.).*

Beheer concessies

- Structureel, systematisch en proactief beheer van de verschillende concessies zodat vervoerders minimaal de uitgevraagde kwaliteit van de dienstverlening realiseren en daarmee een klanttevredenheid van minimaal 7,5 wordt gerealiseerd.
- Goed functionerend OV-chipkaartsysteem en daaraan gerelateerde processen.
- Kwaliteitsbehoud en –doorontwikkeling:
 - m.n. onzekerheidsreductie bij reizigers (stiptheid, voldoende versterking, gegarandeerde aansluitingen);
 - uitvoeringskwaliteit en informatie rond de dienstregelingovergang;

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

- coördinatie rol Qbuzz t.o.v. overige vervoerders.
Beheer OV-chipkaart
<ul style="list-style-type: none"> • Goed functionerend OV-chipkaartsysteem en daaraan gerelateerde processen. • Uitvoering en verbetering van klantvriendelijke en effectieve processen OV-chipkaarten.
Beheer sociale veiligheid
Het percentage zwart- en grijsrijden terugdringen tot 1%.
Programmamanagement dienstregelingprocessen
<ul style="list-style-type: none"> • Financiële stabiliteit door: <ul style="list-style-type: none"> - financieel beheer dienstregeling 2013; - het binnen vastgestelde financiële kaders realiseren van een kwalitatief hoogwaardige dienstregeling 2014 die maximaal tegemoet komt aan de vraag van de reiziger; - gedegen afrekening dienstregeling 2012.
Kwaliteitszorg
<ul style="list-style-type: none"> • Tijdig signaleren van de zwakke plekken (i.o.m. cluster Informatie en analyse). • Verantwoording afleggen. • Klachtafhandeling: de klacht is naar tevredenheid van de reiziger afgehandeld.

Baten en lasten					
Beheer	prognose 2012	begroot 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Lasten					
Beheer algemeen en audits	94.000	96.000	96.000	96.000	96.000
Concessiemanagement GD	90.660.000	93.629.000	93.629.000	93.629.000	93.629.000
Concessiemanagement HOV	3.346.000	3.446.000	3.446.000	3.446.000	3.446.000
Concessiemanagement Q liner 315	502.000	477.000	477.000	477.000	477.000
Concessiemanagement KOV	11.276.000	11.445.000	11.445.000	11.445.000	11.445.000
Beheer Regiotaxi (oud)	-	-	-	-	-
Stelpost dienstregeling per 6 mei 2012	-1.500.000	-2.000.000	-2.000.000	-2.000.000	-2.000.000
Stelpost dienstregeling 2013	-	-5.500.000	-5.500.000	-5.500.000	-5.500.000
Totaal lasten	104.378.000	101.593.000	101.593.000	101.593.000	101.593.000
Baten					
Concessiemanagement GD	45.643.000	47.650.000	47.650.000	47.650.000	47.650.000
Concessiemanagement HOV	1.681.000	1.755.000	1.755.000	1.755.000	1.755.000
Concessiemanagement KOV	967.000	1.010.000	1.010.000	1.010.000	1.010.000
Stelpost dienstregeling 2013	-	-500.000	-500.000	-500.000	-500.000
Totaal baten	48.291.000	49.915.000	49.915.000	49.915.000	49.915.000
Saldo	-56.086.000	-51.678.000	-51.678.000	-51.678.000	-51.678.000

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

Toelichting baten en lasten:

Om tot een begroting van het beheer voor het jaar 2013 te komen is voor de lasten aangenomen dat de OV-index op 3% uit zal komen. Deze index geldt voor het reguliere openbaar vervoer. Voor het vraagafhankelijke vervoer is een NEA index aangenomen van 4,5%. De hoogte van deze indexen zijn gebaseerd op realisatie en voorspellingen van het Centraal Plan Bureau (CPB). De bezuiniging op de dienstregeling vanaf mei 2012 werkt door in 2013. Daarnaast wordt nog een extra bezuiniging van per saldo € 5 miljoen voor de dienstregeling 2013 worden doorgevoerd als onderdeel van het dekkingsplan 2013. In termen van

baten en lasten betekent dit € 0,5 miljoen minder reizigersopbrengsten en € 5,5 miljoen minder lasten. Voor de baten is voor de begroting 2013 aangenomen dat door tariefmaatregelen € 1 miljoen aan extra reizigersopbrengsten zullen worden gerealiseerd. Daarnaast is aangenomen dat de reizigerstarieven in 2013 zullen stijgen met 3%. Voor de regionale kaartsoorten is rekening gehouden met een stijging van de reizigerstarieven met 2%.

Tevens is bij het opstellen van de begroting rekening gehouden met de effecten op de reizigersopbrengsten uit de studentenkaart OV, als gevolg van de kabinetsmaatregelen tegen langstudeerders vanaf 2013.

3.4 Productenraming: informatie en analyse

Informatie en analyse omvat:

- bronbeleid / informatievoorziening
- data t.b.v. cluster klant – reiziger
- data t.b.v. cluster ontwikkeling
- data t.b.v. cluster beheer
- data t.b.v. financiën

Meerjarendoelstelling

Het voorzien in de informatie- en analysebehoefte ten behoeve van de clusters klant – reiziger, ontwikkeling, beheer, en financiën.

Doelen 2013

Bronbeleid / informatievoorziening

- Waarborgen van kwalitatief goede informatiebronnen zoals KpVV, ConMIS, OV-chipkaart, GOVI, etc.
- Bewaken inkomende informatiestromen van de vervoerders, VBN, TLS, e.d.
- Benutten van extra informatiemogelijkheden van de OV-chipkaart.
- Tijdig, kwalitatief goede en relevante periodieke informatiegegevens verstrekken, waaronder de trendmonitor.

Klant - reiziger

Informatieverstrekking en analyse van uitkomsten van o.a. digitaal reizigerspanel, imago-onderzoek, doelgroepenonderzoek.

Toelichting / ontwikkeling

Bijdrage aan digitale klantenpanel; verwerken gegevens van dit panel en andere klantdata.

Ontwikkeling

- Bieden van informatie en analyse bij het ontwikkelen van het lijnennet.
- Ondersteuning bij projecten (bijv. onderzoek effecten gemeentefolder), regiotram en verkeersmodellen.

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

<i>Toelichting / ontwikkeling</i>
<i>Doorrekenen MEP, dienstregelingen en bijdragen aan projecten.</i>
Beheer
<ul style="list-style-type: none"> • Managementrapportages voor gemeenten; verzameling en analyse van gegevens. • Bieden van ondersteuning bij de beheersagenda voor de GD-concessie en HOV-concessie. • Het uitvoeren van onderzoeken en analyses ten behoeve van beleid. • Het verwerken van klachten tot stuurinformatie en (management)rapportages die zijn ingediend bij de vervoerders. • Ondersteunen van de budgetbewaking m.b.t. de concessies.
Financiën
<ul style="list-style-type: none"> • Verzorgen van subsidiebeschikkingen. • Opstellen van prognoses t.b.v. bestuursrapportages. • Opstellen van ramingen voor financiële verantwoordingen.

Baten en lasten					
Informatie en analyse	prognose 2012	begroot 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Lasten					
Informatie & analyse	145.000	148.000	148.000	148.000	148.000
Totaal lasten	145.000	148.000	148.000	148.000	148.000
Baten					
Informatie & analyse	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo	-145.000	-148.000	-148.000	-148.000	-148.000

3.5 Productenraming: special projects

Special projects omvat:
<ul style="list-style-type: none"> • (de voorbereiding van de) Regiotram • evenementen en nachtvervoer • projecten voor derden

Meerjarendoelstellingen

Regiotram

Het leveren van een bijdrage aan het project regio-tram in samenwerking met het projectbureau regio-tram, de provincie en de gemeente Groningen, uitgaand van de beoogde exploitatieverantwoordelijkheid op termijn.

Evenementen- en nachtvervoer

Voor bezoekers van grotere evenementen inzetten van extra openbaar vervoer. Door cofinanciering vanuit organisator en/of gemeenten of hanteren van hoge

tarieven is evenementen- en nachtvervoer en ander bijzonder vervoer in beginsel voor het OV-bureau volledig kostendekkend.

Voor bezoekers van horeca, bioscopen, schouwburgen, e.d. waar mogelijk bieden van openbaar vervoer aanvullend op het reguliere aanbod gedurende bepaalde nachten, op basis van het principe van kostendekkendheid of door het aanpassen van tarieven, evt. met cofinanciering van gemeenten en horeca. Het aanbod van nachtvervoer wordt in nauw overleg met de gemeente(n) bepaald.

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

Projecten voor derden

De condities waaronder we projecten voor derden willen verrichten:

- 100% kostendekkend;
- niet in de markt concurrerende activiteiten;
- voor het OV-bureau in de zin van kennis en knowhow een meerwaarde en ook een relationele
- meerwaarde in relatie tot de doelstellingen van het OV-bureau.

Doelen 2013

Regiotram

- Een bijdrage leveren aan de exploitatie gerelateerde opdrachtgeversrol van de Regiotram, zowel juridisch, financieel als op het gebied van outputspecificaties en deelname aan de dialoogteams met de markt.
- Bijdrage aan het continu actueel houden van de business case (exploitatie).
- Implementatie omleidingsmanagement met betrekking tot de aanleg van de tram.

Evenementen- en nachtvervoer

Evenementenvervoer en nachtbussen zullen blijvend kostendekkend worden ingezet. Het nachtbusnetwerk zal op basis van vraag vanuit organisaties (gemeenten e.d.) en reizigers waar mogelijk worden uitgebreid en waar noodzakelijk worden versoberd indien het aantal reizigers voor een kostendekking niet voldoende is en gemeenten en/of horeca geen financiële bijdrage willen/kunnen leveren.

Projecten voor derden

Implementatie van dynamische reizigers informatie systemen (DRIS): in opdracht van de GR-partners het implementeren van DRIS-palen in de provincies Groningen en Drenthe.

Baten en lasten					
Special projects	prognose 2012	begroot 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Lasten					
Evenementen- en nachtvervoer	487.000	492.000	492.000	492.000	492.000
OV-chipkaart beheerkosten	900.000	918.000	918.000	918.000	918.000
Totaal lasten	1.387.000	1.410.000	1.410.000	1.410.000	1.410.000
Baten					
Evenementen- en nachtvervoer	487.000	492.000	492.000	492.000	492.000
Totaal baten	487.000	492.000	492.000	492.000	492.000
Saldo	-900.000	-918.000	-918.000	-918.000	-918.000

Toelichting baten en lasten:

De jaarlijkse kosten voor de OV-chipkaart bedragen vanaf 2012 ongeveer € 900.000. Deze kosten bestaan uit transactiekosten, onderhoudskosten en distributiekosten. De hoogte van deze kosten ligt in lijn met de verwachte kosten voor 2012. Voor de jaren 2014 tot

en met 2016 is de verwachting dat deze kosten constant zullen blijven.

Het evenementen- en nachtvervoer is kostendekkend.

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

3.6 Productenraming: bedrijfsvoering

Bedrijfsvoering omvat:

- organisatieontwikkeling
- personeel
- financiën en control
- juridische zaken
- officemanagement & secretariaat

Doel van de bedrijfsvoering is om op slagvaardige, kwalitatief hoogwaardige, klantvriendelijke en flexibele wijze de primaire taakstelling van het OV-bureau mogelijk te maken.

Organisatieontwikkeling

In 2012 is de organisatiestructuur van het OV-bureau beperkt aangepast door samenvoegen van de functie control/juridisch en het cluster Informatie en analyse, waarbij overigens de formatieomvang op 18,2 is gebleven (zie onder organogram). Daarnaast zijn/worden in 2012 elementen van 'het nieuwe werken' ingevoerd, die in 2013 worden doorontwikkeld: volledige thuiswerk mogelijkheden, flexibele werkplekken en flexibele werktijden. Dit om als ambtelijke organisatie nog beter in te kunnen spelen op de verschillende eisen die aan de organisatie worden gesteld:

- overtuigende adviesrol voor het bestuur en "founding fathers" op inhoud, proces, bestuurlijk-politieke gevoeligheden/financiële risico's etc., opdrachtnemerschap van (kaderstellende) bestuursbesluiten en zorgvuldige verantwoording richting bestuur;
- heldere – met de gebiedspartners gedeelde - verwoerkundige hoofdlijnvisie op de doorontwikkeling van het Regionaal Openbaar Vervoer in het gebied, doorwerkend in een afgestemd meerjarenperspectief;
- zodanige mix van opdrachtgeverschap en partnership met de concessiehouders dat deze optimaal en geïnspireerd hun taken vormgeven en uitvoeren ("inlevende zakelijkheid");
- invulling partnership met inliggende gemeenten rond de gecombineerde concessies OV/WMO/Leerlingenvervoer;
- zodanige vormgeving van klantgerichtheid en marketing binnen het OV dat verdere groei van het regionaal OV met behoud van gebiedsdekkende ont-sluiting van het landelijk gebied plaats kan hebben;

- het voortdurend leggen van relevante verbin-dingen in de regio, naar andere regio's en (inter) nationaal;
- samenhang binnen het OV-bureau en doordachte en op voldoende feiten gebaseerde besluiten en voorstellen (inhoud, bestuurlijk, financieel, juri-disch, promotioneel etc.);
- professionele organisatie, met professionele en verbindende medewerkers, die in- en extern goede samenwerking weten te bereiken;
- binnen voortdurende randvoorwaarden en kwali-teitskaders (financieel, juridisch/WGR, integriteit etc).

Vanuit de hoofddoelstellingen van het OV-bureau om stedelijke gebieden én het platteland goed ontsloten te houden, en om vanuit OV-mogelijkheden en kansen mee te denken en bij te dragen aan gebieds-ontwikkelingen, heeft het OV-bureau momenteel ongeveer de volgende taakvelden:

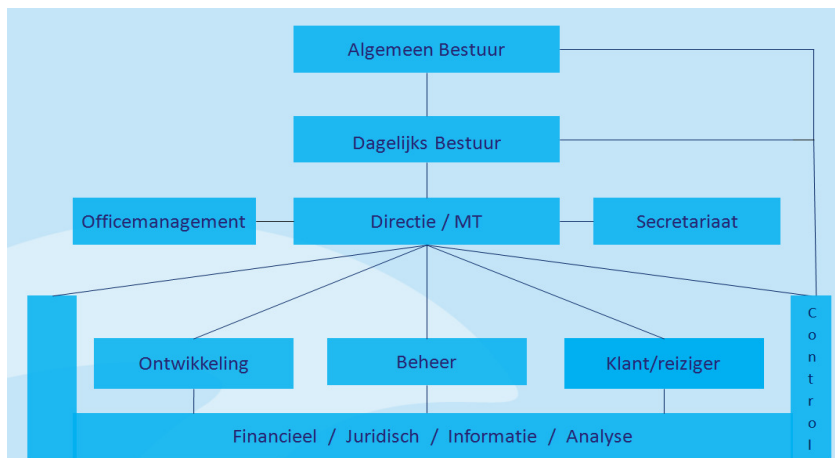
- ontwikkeling/programmering OV binnen ge-biedscontext;
- concessiebeheer en -management van de lopende concessies;
- klantbeleid en marketing/promotie van het bus-product;
- informatie en analyse, ten behoeve van de boven-staande taakvelden;
- bestuurlijke en financiële verantwoording con-form de WGR-regelgeving.



Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

Organogram en formatie

Het organogram van het OV-bureau is als volgt:



De control in bovenstaand schema is belegd bij de controller. De controller adviseert de directeur en/of het Dagelijks bestuur (DB) en AB over alle zaken die de financieel/economische bedrijfsvoering betreffen. De controller heeft een zelfstandig signalerende functie richting het AB en DB. Een nadere beschrijving van de taken en bevoegdheden van de controller is vastgelegd in het Statuut voor de controller.

De formatie van in totaal 18,2 fte is als volgt verdeeld over de verschillende organisatieonderdelen van het OV-bureau:

Formatie	Omvang in fte's
Directeur	1,0
Cluster Klant - reiziger	2,8
Cluster Ontwikkeling	4,6
Cluster Beheer	3,6
Financiën, Control en Juridische zaken en Informatie en Analyse	4,4
Officemanagement en secretariaat	1,8
Totaal	18,2

De financiële vertaling van deze formatie is verwerkt in deze begroting.

De bedrijfsvoering omvat de volgende zaken:

Financiën en control

- Uitvoering geven aan P&C-cyclus (kadernota, begroting, integrale update, rapportages en jaarstukken)
- Uitvoeren financieringsbeleid
- Uitvoeren financieel beheer
- Opstellen verantwoording BDU
- Internal control
- Adviseren van directie en OV-adviseurs
- Onderhouden contacten/relaties met DB en AB, GGD-overheden, overige overheden, banken en verzekeraars, salarisadministratie, accountants, leveranciers, belastingdienst, CBS, toezichthouder BZK, Ministerie I&M, vervoerders
- Uitvoeren financiële informatievoorziening
- Beheren financieel systeem

Juridische Zaken

- Voorbereiding/verslaglegging DB- en AB-vergaderingen
- Voorbereiding/begeleiding aanbestedingen
- Juridische ondersteuning directie en OV-adviseurs
- Bezwaar- en beroepsprocedures
- Bonus-/malus-/boete-oplegging
- Juridische screening afspraken en correspondentie
- Juridische voorzieningen m.b.t. formules

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

Officemanagement & Secretariaat

- Kantoorfaciliteit + ICT
- Ondersteuning personele zaken
- Secretariele ondersteuning en archief
- Bedrijfsveiligheid en Arbo
- Coördinatie klachtenmanagement

Automatisering

In 2010 en 2011 is de automatisering op verschillende fronten (post- en registratiesysteem, werkomgeving, computers, mobiele bereikbaarheid) op bijdetijds niveau gebracht. In de eerste helft van 2013 zal een onderzoek naar een nieuw financieel pakket worden

gedaan zodat aan de eisen van deze tijd wordt voldaan en integratie kan plaatsvinden met het post- en beheerssysteem. Evt. implementatie tweede helft van 2013.

Huisvesting

De huidige huisvesting in Assen is voldoende en voldoet goed. Het huurcontract loopt tot 1 maart 2015. In de loop van 2013 zal een besluit worden genomen over de huisvesting van het OV-bureau na 1 maart 2015.

Baten en lasten					
Bedrijfsvoering	prognose 2012	begroot 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Lasten					
Lonen en salarissen	1.458.000	1.620.000	1.620.000	1.620.000	1.620.000
Huisvestingskosten	110.000	112.000	112.000	112.000	112.000
Kantoorkosten	101.000	103.000	103.000	103.000	103.000
Advieskosten	61.000	62.000	62.000	62.000	62.000
Totaal lasten	1.730.000	1.897.000	1.897.000	1.897.000	1.897.000
Baten					
Lonen en salarissen	1.282.000	934.000	934.000	934.000	934.000
Totaal baten	1.282.000	934.000	934.000	934.000	934.000
Saldo	-448.000	-963.000	-963.000	-963.000	-963.000

Toelichting baten en lasten:

Voor de lasten aan lonen en salarissen is rekening gehouden met een bezetting van 18,2 fte. Daarnaast is rekening gehouden met een loonstijging in 2013 met 0,5%. In de lasten van de lonen en salarissen zijn ook de loonkosten van het tramproject opgenomen. De

baten aan lonen en salarissen is lager begroot dan in 2012 wordt geprognosticeerd. Dit heeft te maken met het feit dat de baten voor het Actieprogramma Regionaal OV vanaf 2013 komt te vervallen. De daling vanaf 2013 van de baten houdt verband met een eenmalige bijdrage van de RGA in 2012.

3.7 Productenraming: financiering

Financiering omvat:

financiering- en dekkingsmiddelen, waaronder bijdragen BDU en BTW-OV

Meerjarendoelstelling

Een financieel gezonde organisatie, blijkend uit toepassing van repressief toezicht door de

toezichthouder en goedkeurende verklaringen van de accountant, ook op het gebied van de rechtmatigheid.

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

Doelen 2013
Financiering
Rendement op uitgezette middelen: <ul style="list-style-type: none"> • kort geld: 3 maands euribor; • lang geld: staatsleningen van een overeenkomstige looptijd.
Kostendekkendheid bepaalde activiteiten: <ul style="list-style-type: none"> • nachtvervoer; • evenementenvervoer; • projecten voor derden.
Voldoen aan eisen verantwoording BDU.
Voldoen aan informatieplicht aan derden (CBS).
Discussie over bezuiniging BDU/ overgang provinciefonds scherp monitoren, analyseren en indien nodig dekkingspakket voorbereiden en implementeren.
Reizigersopbrengsten monitoren en zo nodig bijsturen.
Ontwikkeling Studentenkaart monitoren en zo nodig maatregelen nemen.

Baten en lasten					
Financiering	prognose 2012	begroot 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Lasten					
Financiering- en dekkingsmiddelen	-	200.000	200.000	200.000	200.000
Vooruitontvangen BDU: stremmingen	-	-	265.000	265.000	265.000
Vooruitontvangen BDU mutatie: egalisatie- en weerstandscapaciteit	-298.000	1.554.000	1.143.000	1.143.000	1.143.000
Totaal lasten	-298.000	1.754.000	1.608.000	1.608.000	1.608.000
Baten					
Bijdrage BDU	58.056.000	57.021.000	57.021.000	57.021.000	57.021.000
Specifieke BDU-subsidies	750.000	146.000	-	-	-
Te vergoeden BTW-OV	252.000	255.000	255.000	255.000	255.000
Rente	136.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Mutatie vooruitontvangen BDU	36.000	-	-	-	-
Totaal baten	59.230.000	57.432.000	57.286.000	57.286.000	57.286.000
Saldo	59.528.000	55.678.000	55.678.000	55.678.000	55.678.000

Toelichting baten en lasten:

In de komende jaren wordt de egalisatie- en weerstandscapaciteit weer opgebouwd. Een nadere uitwerking hiervan zal plaatsvinden en de notitie weerstandsvermogen die in 2012 wordt herzien.

De post onvoorzien blijft gehandhaafd op € 200.000.

Op de bijdragen BDU is een index van 1% toegepast. Geen rekening is gehouden met toekomstige bezuinigingen.

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

De specifieke BDU-subsidies hebben betrekking op het Actieprogramma Regionaal OV. Dit programma loopt af en is in 2013 al verlaagd naar € 146.000.

De rentebaten dalen door de lage rentestand in combinatie met geringer wordende omvang van de uitgezette middelen.

De BTW-OV wordt sinds 2007 niet meer op declaratiebasis, maar forfaitair door het ministerie vergoed aan de provincies. Hoewel de forfaitaire compensatie niet meer afzonderlijk zichtbaar is op de BDU beschikkingen van het ministerie aan de provincies, is bij navraag

bij het ministerie gebleken dat de compensatie in de BDU-uitkering aan de provincies is ingebouwd. Het OV-bureau is in 2007 met de provincies overeengekomen dat de BTW-OV op begrotingsbasis door de provincies aan het OV-bureau zal worden vergoed. Wij gaan ervan uit dat deze afspraak wordt voorgezet.

De verwachte bijdragen BDU en BTW-OV en de extra funding in 2012 door de deelnemers in de GR zijn weergegeven in de onderstaande tabel:

Bijdragen	prognose 2012	begroting 2013	BTW-OV	begroting 2013 incl. BTW-OV
BDU-bijdrage Groningen	36.482.045	36.846.865	166.147	37.013.012
BDU-bijdrage Drenthe	19.974.269	20.174.012	88.749	20.262.761
Extra funding partners	1.600.000	-	-	-
Totaal bijdragen	58.056.314	57.020.877	254.896	57.275.773



Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

3.8 Meerjarenproductenraming 2012-2015

Meerjarenproductraming 2013-2016					
Lasten	prognose 2012	begroting 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Klant-reiziger					
Marketing en communicatie	1.024.000	924.000	924.000	924.000	924.000
Klant – reiziger overig	63.000	64.000	64.000	64.000	64.000
Ontwikkeling					
Strategische innovatie	45.000	46.000	46.000	46.000	46.000
Reizigersinformatie en haltebeleid	308.000	314.000	314.000	314.000	314.000
Sociale veiligheid	635.000	648.000	648.000	648.000	648.000
Beheer					
Beheer algemeen en audits	94.000	96.000	96.000	96.000	96.000
Concessiemanagement GD	90.660.000	93.629.000	93.629.000	93.629.000	93.629.000
Concessiemanagement HOV	3.346.000	3.446.000	3.446.000	3.446.000	3.446.000
Concessiemanagement/bijdrage aan Q-liner 315	502.000	477.000	477.000	477.000	477.000
Concessiemanagement KOV	11.276.000	11.445.000	11.445.000	11.445.000	11.445.000
Stelpost dienstregeling per 6 mei 2012	-1.500.000	-2.000.000	-2.000.000	-2.000.000	-2.000.000
Stelpost dienstregeling 2013	-	-5.500.000	-5.500.000	-5.500.000	-5.500.000
Informatie en analyse					
Informatie en analyse	145.000	148.000	148.000	148.000	148.000
Special projects					
Evenementen- en nachtvervoer	487.000	492.000	492.000	492.000	492.000
OV-chipkaart	900.000	918.000	918.000	918.000	918.000
Bedrijfsvoering					
Lonen en salarissen	1.458.000	1.620.000	1.620.000	1.620.000	1.620.000
Huisvestingskosten	110.000	112.000	112.000	112.000	112.000
Kantoorkosten	101.000	103.000	103.000	103.000	103.000
Advieskosten	61.000	62.000	62.000	62.000	62.000
Financiering					
Onvoorzien	-	200.000	200.000	200.000	200.000
Vooruit ontvangen BDU: stremmingen	-	-	265.000	265.000	265.000
Vooruit ontvangen BDU: rente	-2.505.000	-	-	-	-
Opbouw egalisatie en weerstandscapaciteit	2.207.000	1.554.000	1.143.000	1.143.000	1.143.000
Totaal lasten	109.417.000	108.798.000	108.652.000	108.652.000	108.652.000

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

Baten	prognose 2012	Begroting 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016
Ontwikkeling					
Sociale veiligheid	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Beheer					
Concessiemanagement GD	45.739.000	47.650.000	47.650.000	47.650.000	47.650.000
Concessiemanagement HOV	1.685.000	1.755.000	1.755.000	1.755.000	1.755.000
Concessiemanagement KOV	969.000	1.010.000	1.010.000	1.010.000	1.010.000
Stelpost dienstregeling 2013	-	-500.000	-500.000	-500.000	-500.000
Special projects					
Evenementen- en nachtvervoer	487.000	492.000	492.000	492.000	492.000
Bedrijfsvoering					
Lonen en salarissen	1.282.000	934.000	934.000	934.000	934.000
Financiering					
Bijdrage BDU	58.056.000	57.021.000	57.021.000	57.021.000	57.021.000
Specifieke BDU subsidies	750.000	146.000	-	-	-
Te vergoeden BDU-OV	252.000	255.000	255.000	255.000	255.000
Rente	136.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Mutatie vooruit ontvangen BDU	36.000	-	-	-	-
Totaal baten	109.417.000	108.798.000	108.652.000	108.652.000	108.652.000
Saldo	-	-	-	-	-



Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

3.9 Stand en verloop van de balanspost vooruit ontvangen BDU middelen

Stand en verloop					
Vooruitontvangen BDU-middelen	2012	2013	2014	2015	2016
Stand 1 januari	3.204.279	1.445.900	2.589.105	3.732.105	4.875.105
Toevoegingen					
Egalisatie- en weerstandscapaciteit	2.207.000	1.554.000	1.143.000	1.143.000	1.143.000
Stremmingen	-	-	265.000	265.000	265.000
Totaal toevoegingen	2.207.000	1.554.000	1.408.000	1.408.000	1.408.000
Onttrekkingen					
Egalisatie- en weerstandscapaciteit	36.000	-	-	-	-
Stremmingen	319.977	265.000	265.000	265.000	265.000
Rente	2.504.643	-	-	-	-
OV-chipkaart	354.759	-	-	-	-
Actieprogramma regionaal OV	750.000	145.795	-	-	-
Totaal onttrekkingen	3.965.379	410.795	265.000	265.000	265.000
Stand per 31 december	1.445.900	2.589.105	3.732.105	4.875.105	6.018.105
Samenstelling per 31 december naar component					
Egalisatie- en weerstandscapaciteit	770.105	2.324.105	3.467.105	4.610.105	5.753.105
Stremmingen	530.000	265.000	265.000	265.000	265.000
Actieprogramma regionaal OV	145.795	-	-	-	-
Totaalstand per 31 december	1.445.900	2.589.105	3.732.105	4.875.105	6.018.105

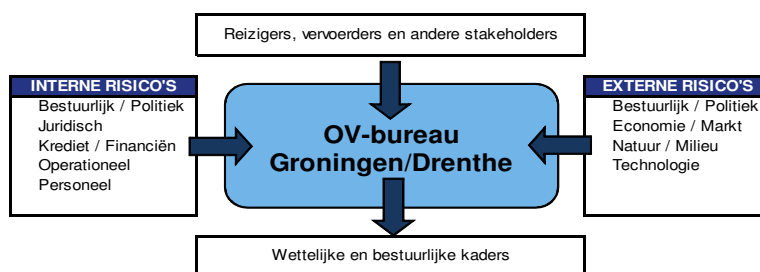
Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

4 Paragrafen

4.1 Paragraaf weerstandsvermogen

Risico's beheersen steeds vaker de actualiteit en ook steeds vaker wordt er door overheidslichamen onderkend dat het implementeren van risicomanagement kansen biedt om de effectiviteit te vergroten. Risico's, zowel intern als extern, kunnen grote invloed hebben op het bereiken van gestelde doelen. Denk hierbij niet

alleen aan de mogelijke financiële gevolgen van een risico, maar ook aan aantasting van het vertrouwen van de burger in het openbaar vervoer – bijvoorbeeld door negatieve publiciteit. In onderstaand figuur is het krachtenveld waarin het OV-bureau zich bevindt weergegeven.



Volgens de gemeenschappelijke regeling zijn de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de provincie Drenthe uiteindelijk financieel verantwoordelijk voor eventuele tekorten bij het OV-bureau. Het is om die reden wenselijk over voldoende weerstandscapaciteit te beschikken zodat het OV-bureau bij het onverhoopt optreden van risico's de financiële lasten kan opvangen. Met het aanhouden van een eigen weerstandscapaciteit wordt beoogd te vermijden dat er een beroep moet worden gedaan op de GR-deelnemers om bij te springen in de financiële gevolgen van de risico's. In 2011 is de beschikbare weerstandscapaciteit van grote waarde gebleken, omdat zich tegelijkertijd een aantal risico's voordeden.

Door het nadelige resultaat over 2011 is de beschikbare weerstandscapaciteit van € 4,5 miljoen volledig noodzakelijk voor dekking. Omdat zich 2011 meer negatieve gevolgen van risico's hebben voorgedaan dan voorzien is het noodzakelijk opnieuw de risico's te

bezien en de weerstandscapaciteit die nodig is als buffer voor deze risico's. In 2012 zal daarom een geheel herziene notitie weerstandsvermogen worden opgesteld. Daarin zal een volledige risico-inventarisatie zijn opgenomen. Ingegaan zal worden op egalisatie- en weerstandscapaciteit.

Egalisatiecapaciteit is bedoeld als buffer voor jaarlijkse fluctuerende reizigersopbrengsten, de gevolgen van de toepassing van de OV-index (brandstofprijzen!) en de gevolgen van het jaarlijkse kalendereffect.

Weerstandscapaciteit is bedoeld voor de overige risico's die het OV-bureau loopt, zoals risico's rond de OV-chipkaart en het openeinde karakter van het vraagafhankelijk vervoer. Met wederopbouw van egalisatie- en weerstandscapaciteit en het aanvullende pakket is rekening gehouden in de meerjarenraming.

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

4.2 Paragraaf financiering

Wettelijk kader en financieringsstatuut

De financieringsfunctie is bedoeld om de middelen te verschaffen die voor het OV-bureau nodig zijn voor de uitvoering van de taken, genoemd in de Gemeenschappelijke regeling. Op grond van de Wet Financiering Decentrale Overheden (Wet FIDO) dienen de decentrale overheden en dus ook het OV-bureau, te beschikken over een financieringsstatuut. De hoofdlijnen voor dit statuut zijn door het algemeen bestuur meegegeven in de Financiële verordening en zijn door het dagelijks bestuur uitgewerkt tot het nu geldende financieringsstatuut uit 2007.

Na diverse aanpassingen in de Wet FIDO en aanpassing van de Regeling Uitzettingen en Derivaten Decentrale Overheden (Ruddo) is aanpassing van het huidige financieringsstatuut van het OV-bureau wenselijk. Naar aanleiding daarvan heeft een wijziging plaatsgevonden van de financiële verordening. In de vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen is opgenomen, dat het vigerende treasury statuut van de provincie Groningen van toepassing is. De provincie Groningen werkt met een actueel financieringsstatuut, waarmee aan alle wettelijke vereisten wordt voldaan.

Financieringsplanning en limieten

De uitvoering van de financieringsfunctie is voor wat betreft het uitzetten van tijdelijk overtollige middelen (uitzettingen) uitbesteed aan de provincie Groningen. Dit gebeurt op basis van liquiditeitsprognoses die maandelijks door de controller van het OV-bureau worden opgesteld. Het betalingsritme op basis waarvan de prognoses worden opgesteld, is gebaseerd op afspraken in de concessies en de afspraken over subsidieverstrekking door de partners. In de concessies is vastgelegd dat elke 15e van de maand 1/13 deel van de subsidie aan de vervoerder wordt vergoed en in april 2/13 (vanwege vakantiegeld). De provincies Groningen en Drenthe dragen zorg voor betaling van de

subsidie in dezelfde termijnen rond de 13e van de maand.

In 2013 zullen de uitgaande liquiditeiten van het OV-bureau gefinancierd worden uit de binnenkomende liquiditeiten en de liquiditeitsoverschotten. De resterende liquiditeitsoverschotten worden ten alle tijden risicomijdend uitgezet, dit binnen de gelden richtlijnen.

In 2012 zal de vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen naar verwachting worden aangepast of vervangen, om daarmee kortlopend kredieten op te kunnen nemen, indien de liquiditeitsituatie van het OV-bureau daartoe aanleiding geeft.

Voor de beheersing van risico's met betrekking tot aangegane geldleningen zijn de kasgeldlimiet en de renterisiconorm in het algemeen van belang. Gelet op het verwachte ontbreken van kort- dan wel langlopende geldleningen zijn de toetsing van de kasgeldlimiet en de renterisiconorm onnodig.

Uitgezette gelden

De tijdelijk overtollige middelen van het OV-bureau bedragen per 1 januari 2012: € 6.556.000. In het overzicht uitgezette gelden per 1 januari 2012 (bijlage 1 bij deze begroting) wordt vermeld hoe de gelden van het OV-bureau zijn uitgezet. Momenteel neemt de provincie Groningen de tijdelijk overtollige middelen van het OV-bureau mee in haar 'kortgeld' uitzettingen. Vooral nog is er geen reden om daarvan af te wijken. Als benchmark voor het rendement op uitgezette middelen hanteren wij de driemaands euribor.

4.3 Paragraaf bedrijfsvoering

Zie 3.6 Productenraming: bedrijfsvoering.

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

5 Samenstelling bestuur

Het beleid van het OV-bureau wordt bepaald door het algemeen bestuur. Het algemeen bestuur bestaat uit drie gedeputeerden/bestuurders van elk van de colleges van gedeputeerde staten van de provincies Groningen en Drenthe en van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen.

De belangrijkste taken van het algemeen bestuur zijn:

- het vaststellen van de begroting;
- het vaststellen van de jaarrekening.

Het algemeen bestuur bestaat uit de volgende bestuurders:

- Marc Boumans (voorzitter), provincie Groningen;
- Piet de Vey Mestdagh, provincie Groningen;
- Marianne Besselink, provincie Groningen;
- Henk Brink (vice-voorzitter), provincie Drenthe;
- Rein Munniksma, provincie Drenthe;
- Ard van der Tuuk, provincie Drenthe;
- Karin Dekker, gemeente Groningen;
- Frank de Vries, gemeente Groningen;
- Ton Schroor, gemeente Groningen.

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat uit drie bestuurders verkeer en vervoer, te weten:

- gedeputeerde provincie Groningen, Mark Boumans (voorzitter);
- gedeputeerde provincie Drenthe, Henk Brink (vice-voorzitter);
- wethouder gemeente Groningen, Karin Dekker.

De belangrijkste taken van het dagelijks bestuur zijn:

- het voorbereiden van besluiten van het algemeen bestuur;
- het uitvoeren van besluiten van het algemeen bestuur in samenspel met de directeur van het OV-bureau;
- het vaststellen van de aanbestedingsdocumenten voor de aanbestedingen van openbaar vervoer;
- het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor het verrichten van openbaar vervoer.



Mark Boumans



Henk Brink



Karin Dekker

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

Bijlage 1: Overzicht uitgezette gelden d.d. 1 januari 2012

Kort geld < 1 jaar					
Callgeld (tot 1 mnd)	Bedrag in euro's	Rente %	Begin datum	Eind datum	Looptijd
ING (Nederland)	9.700.000	1,120%	23-12-11	02-01-12	10 dagen
ABN AMRO (Nederland)	31.779.876	0,370%	27-12-11	02-01-12	6 dagen
ABN AMRO (Nederland)	135.689.332	0,220%	28-12-11	02-01-12	5 dagen
ABN AMRO (Nederland)	87.206.178	0,230%	29-12-11	02-01-12	4 dagen
ABN AMRO (Nederland)	2.376.547	0,210%	30-12-12	02-01-12	3 dagen
Totaal callgeld	266.751.933				
Aandeel OV-bureau (0,9664%)	2.577.870				
Deposito's en spaarrekeningen	Bedrag in euro's	Rente %	Begin datum	Eind datum	Looptijd
BNG (Nederland)	10.000.000	1,000%	28-10-11	27-01-12	3 mnd.
ABN AMRO (Nederland)	15.000.000	1,480%	28-10-11	27-01-12	3 mnd.
ING (Nederland)	20.000.000	2,500%	28-10-11	27-01-12	3 mnd.
BNP Paribas (Frankrijk)	20.000.000	1,700%	03-02-11	03-02-12	12 mnd.
ABN AMRO Actie Ondernemers Top Deposito (Nederland)	15.000.000	1,350%	11-11-11	10-02-12	3 mnd.
ING (Nederland)	20.000.000	2,500%	11-11-11	10-02-12	3 mnd.
BNG (Nederland)	35.000.000	1,220%	11-08-11	10-02-12	6 mnd.
ABN AMRO Actie Ondernemers Top Deposito (Nederland)	5.000.000	2,020%	16-11-11	16-02-12	3 mnd.
Rabobank (Nederland)	10.000.000	1,460%	18-08-11	17-02-12	6 mnd.
ABN AMRO Bank (Nederland) Ondernemers Deposito	5.000.000	1,775%	25-11-11	24-02-12	3 mnd.
ING (Nederland)	5.000.000	2,500%	25-11-11	24-02-12	3 mnd.
Deutsche Bank	35.000.000	1,600%	01-03-11	01-03-12	12 mnd.
BNP Paribas (Frankrijk)	15.000.000	1,820%	23-06-11	23-03-12	9 mnd.
ABN AMRO Actie Ondernemers Top Deposito (Nederland)	50.000.000	2,020%	23-12-11	23-03-12	3 mnd.
ABN AMRO Bank (Nederland) Ondern.Top Deposito	5.000.000	1,973%	23-12-11	23-03-12	3 mnd.
ABN AMRO Bank (Nederland) Ondern.Top Deposito Plus	10.000.000	1,677%	23-12-11	23-03-12	3 mnd.
ING (Nederland)	40.000.000	2,350%	23-12-11	23-03-12	3 mnd.
BNP Paribas (Frankrijk)	15.000.000	1,970%	11-05-11	11-05-12	12 mnd.
BNG (Nederland)	10.000.000	1,000%	16-11-11	16-05-12	6 mnd.
Rabobank (Nederland)	10.000.000	1,903%	18-05-11	18-05-12	12 mnd.
Rabobank (Nederland)	15.000.000	1,488%	28-10-11	27-07-12	9 mnd.
Nederlandse Waterschapsbank (Ned)	10.000.000	1,400%	18-08-11	17-08-12	12 mnd.
Totaal deposito's en spaarrekeningen	375.000.000				
Aandeel OV-bureau (0,9664%)	3.623.972				
Totaal kort geld < 1 jaar OV-bureau	6.201.842				
<i>Correctie Landsbanki Islands</i>	<i>409.381</i>				
Totaal kort geld < 1 jaar OV-bureau	5.792.461				

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

Bijlage 2: Afkortingenwijzer

AB	Algemeen Bestuur
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten; de van toepassing zijnde verslaggevingvoorschriften
BDU	Brede Doel Uitkering
BTW	Belasting (over de) Toegevoegde Waarde
BTW-OV	Belasting (over de) Toegevoegde Waarde Openbaar Vervoer
BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
ConMIS	Concessiemanagement Informatiesysteem
DB	Dagelijks bestuur
DRIS	Dynamische Reizigersinformatiesysteem
DRU	Dienstregelinguur
EURIBOR	Euro Interbank Offered Rate; het gemiddelde rente tarief waartegen 57 vooraanstaande Europese banken elkaar leningen in euro's verstrekken.
FIDO (Wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden
GD-concessie	Concessie stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe, die sinds 13 december 2009 wordt uitgevoerd door Qbuzz
GGD-overheden	de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe
GOVI	Grenzeloze Openbaar Vervoer Informatie
GR	Gemeenschappelijke regeling
GVVP	Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan
HOV-concessie	de treinvervangende HOV-lijnen 305, 314 en 327 die sinds 13 december 2009 worden uitgevoerd door Arriva Touring
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
I&M	Infrastructuur en Milieu
KOV	Kleinschalig Openbaar Vervoer; de 6 regioconcessies die per 13 december 2009 zijn ingegaan voor het kleinschalig vervoer en doelgroepenvervoer.
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
MEP	Meerjaren Exploitatieplan
NAR	Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement
NVB	Nationale vervoer Bewijzen; door het Rijk vastgesteld tariefstelsel van het Nederlandse openbaar vervoer per bus, zoals vermeld in Staatscourant 2000 nr. 245
OL	Openbaar Lichaam
OV	Openbaar Vervoer
OV(BGD)	OV-bureau Groningen Drenthe
P&C-cyclus	Planning en Control-cyclus
POP	Provinciaal Omgevingsplan
PVVP	Provinciaal Verkeer en Vervoerplan
RGA	Regio Groningen - Assen

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau

ROV	Regionaal Openbaar Vervoer
RSP	Regio Specifiek Pakket
RUDDO	Regeling Uitzettingen en Derivaten Decentrale Overheden
RuG	Rijksuniversiteit Groningen
SOV	Studenten Openbaar Vervoerkaart
TLS	Trans Link Systems; Trans Link Systems is opgericht door de vijf grootste OV-bedrijven om één elektronisch betaal- systeem in het Nederlandse openbaar vervoer te realiseren: de OV-chipkaart
VBN	Vervoerbewijzen Nederland B.V.
WGR	Wet Gemeenschappelijke Regelingen
WMO	Wet Maatschappelijke Ondersteuning
WROOV	Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen; een werkgroep die het gebruik van de Nederlandse nationale vervoerbewijzen eens in de paar jaar onderzoekt.

Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau



Bijlage - Ontwerp-begroting 2013 OV-bureau



Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Bestuursdienst



Afdeling Beleid en Programmering
Steller M.S. Meijer
Onderwerp Groningen Bereikbaar!

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 3678304 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO12.3067797
Datum 15 MEI 2012 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief willen wij u het plan van aanpak "Grip op bereikbaarheid" aanbieden. Hiermee presenteren we uw raad onze ambitie en opgave om stad en ommeland de komende jaren bereikbaar te houden. Dit doen we onder het motto *Groningen Bereikbaar!* Met deze brief schetsen we u de achtergronden en de aanpak.

Veelheid van projecten vraagt om intensieve regionale samenwerking

Groningen timmert aan de weg de komende jaren. Letterlijk: door onder andere het ongelijkvloers maken van de oostelijke ringweg, de bouw van de Noordzeebrug en de Sontbrug, de aanleg van twee tramlijnen en door de aanpak van de Ring Zuid. Maar ook door de voltooiing van het UMCG, de bouw van het Forum en de nieuwe oostzijde van de Grote Markt, de herinrichting van het stationsgebied en de aanleg van een nieuw station en een vierde spoor bij Helpman. Sommige werkzaamheden zijn al in volle gang, andere zijn in voorbereiding en over nog weer andere moet nog worden besloten.

Wie het complete palet aan plannen ziet, realiseert zich dat het hier om een omvangrijke, langdurige en ingewikkelde operatie gaat. Er zijn veel partijen bij betrokken: overheden, bedrijven en instellingen, buurtbewoners en weggebruikers. Het doel van alle werkzaamheden is duidelijk: het bestendigen en versterken van de ruimtelijk-economisch positie van de stad Groningen, 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 overlast kunnen leiden. Het plan "Grip op bereikbaarheid" gaat over het beperken en beheersen van dit vraagstuk, door slim te plannen, goed te communiceren en door het reisgedrag van weggebruikers te beïnvloeden.

Collegedebat - Groningen Bereikbaar!

Volgvel 1

Het verzorgingsgebied van de stad reikt tot ver buiten de gemeentegrenzen. Veel verkeer is regionaal verkeer. Daarom trekken de gemeente en de provincie Groningen samen op en werken zij al sinds de jaren negentig in de Regio Groningen – Assen samen met de provincie Drenthe en elf omliggende gemeenten.

De kring van betrokkenen wordt steeds groter. Voor afzonderlijke projecten werken gemeente en provincie al geruime tijd samen met Rijkswaterstaat en ProRail. Met het oog op de geplande opwaardering van de spoorverbinding met Leeuwarden en de mogelijke aanleg van de spoorlijn Groningen – Heerenveen wordt ook gesproken met de provincie Fryslân. De regionale samenwerking krijgt zodoende een steeds intensiever karakter.

Uw raad heeft aangegeven grote waarde te hechten aan het bereikbaar houden van de stad en de regio tijdens de uitvoering van de diverse werkzaamheden. Ook van de kant van het bedrijfsleven is herhaaldelijk gevraagd om aandacht voor de planning hiervan en om goede communicatie hierover. Met het plan “Grip op bereikbaarheid” geven wij antwoord op die vragen. Wij, dat zijn de gemeente en de provincie Groningen en de twee andere eigenaren en beheerders van wegen en spoorwegen: Rijkswaterstaat en ProRail. “Grip op Bereikbaarheid” is het plan van deze vier netwerkbeheerders samen. Het plan is opgesteld in nauwe samenspraak met de ondernemersvereniging VNO-NCW. Het heeft de ambitie alle werkzaamheden aan weg en rails, en alle werkzaamheden die de infrastructuur tijdelijk extra belasten samen te brengen in één samenhangende aanpak: een totaalplan.

Totaalaanpak langs drie sporen

Dit totaalplan omvat drie sporen:

- het afstemmen en zonodig prioriteren van projecten;
- eenduidige en projectoverstijgende communicatie met inwoners, reizigers en bedrijfsleven;
- gecoördineerde inzet van maatregelen gericht op het reisgedrag van werknemers en andere weggebruikers (mobiliteitsmanagement).

Eerst voorkomen

Knelpunten die niet ontstaan hoeven ook niet opgelost te worden. We werken daarom met een slimme uitvoering van projecten en stemmen we de plannings van projecten optimaal op elkaar af. Daarmee zorgen we ervoor dat zo min mogelijk problemen met de bereikbaarheid ontstaan. Soms is het dan nodig keuzes te maken over gelijktijdige of juist niet gelijktijdige uitvoering van projecten.

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

Volgvel 2

Daarna oplossen

We blijven open tijdens de verbouwing: overlast is onvermijdelijk. Maar het is onze overtuiging dat we met een heldere communicatie en gebruik van de juiste maatregelen tot een acceptabel niveau van bereikbaarheid kunnen komen.

Communicatie

We zetten daarom sterk in op een projectoverkoepelende communicatie. Dit betekent gecoördineerde voorlichting en dialoog. Inwoners, bedrijven, organisaties en gebruikers van wegen en spoor in en rond de stad Groningen ontvangen nu niet alleen veel informatie, we vragen hen ook met grote regelmaat informatie te geven en de dialoog aan te gaan over het ontwikkelen en realiseren van plannen. Met een centrale communicatie over bereikbaarheid brengen we hierin overzicht en eenheid aan. We gaan daarom werken met *een centraal publieksloket*, voor de belangrijkste vormen van communicatie: een (fysiek) informatiecentrum met een centraal telefoonnummer, een centraal emailadres, een centrale website en gecoördineerde inzet van sociale media.

Maatregelen

We gaan bedrijven, inwoners, werknemers en andere weggebruikers goed informeren en betrekken bij de uitvoering van werkzaamheden. Daarnaast verwachten we effect van diverse vormen van gedragsverandering van gebruikers van wegen en rails.

Daarbij gaat het om:

- gebruik van andere routes en maximaliseren doorstroming;
- reizen op ander tijdstippen;
- reizen met andere vervoermiddelen;
- minder vaak reizen en thuiswerken.

Positieve boodschap

De boodschap over de blijvende bereikbaarheid van stad en regio, ondersteunen we met het organiseren van bijzondere evenementen. Met feestelijke start- en openingsmomenten, een bouwfestival, culturele activiteiten, etc. brengen we de positieve effecten van de projecten die we realiseren over het voetlicht.

Projectplan “Grip op bereikbaarheid”

De totaalaanpak om de bereikbaarheid te waarborgen hebben we verder uitgewerkt in het projectplan “Grip op bereikbaarheid”. Dit projectplan is als bijlage bij deze brief gevoegd.

Het projectplan geeft inzicht in de bereikbaarheidsproblematiek, beschrijft gezamenlijke doelen, ambities en opgaven en gaat in op de vraag wat organisatorisch en inhoudelijk noodzakelijk is om stad en ommeland bereikbaar te houden.

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

Volgvel 3

Projectorganisatie

Hiertoe zal een gezamenlijke projectorganisatie worden opgericht, van bescheiden omvang. De organisatie kan klein zijn, doordat haar belangrijkste taak plannen en afstemmen is.

Centraal in de projectorganisatie staat de directeur Bereikbaarheid. Deze directeur is het gezicht, eerste aanspreekpunt en de eindverantwoordelijke van de samenwerkingsorganisatie. De directeur Bereikbaarheid heeft de opdracht om op basis van duidelijke en heldere criteria de bereikbaarheid in de komende jaren te waarborgen. Belangrijk onderdeel van de taken is om steeds in overleg met de projecten en belanghebbenden te zoeken naar oplossingen.

Maatschappelijke betrokkenheid

Naast de stevige inzet op communicatie, hechten we aan direct overleg met betrokken maatschappelijke partijen. Een adviescommissie voor het bedrijfsleven en de onderwijs- en dienstensector krijgt een vertegenwoordiging in de stuurgroep en daarmee een stem in de besluitvorming. In deze stuurgroep hebben verder gemeente, provincie, ProRail en Rijkswaterstaat zitting. Daarnaast komen er klankborden of platforms voor weggebruikers en voor bewoners, eveneens met een adviserende stem. Op die manier zijn behalve de eigenaren en beheerders van wegen en spoorwegen ook maatschappelijke sleutelorganisaties betrokken bij het project *Groningen Bereikbaar!*

Kosten en dekking

De samenwerking voor bereikbaarheid leidt tot efficiënte inzet van de budgetten uit de projecten, maar per saldo zijn extra inspanning en maatregelen nodig. De totale kosten van afstemming, communicatie, maatregelen en coördinatie voor de periode 2012 – 2020 zijn globaal geraamd op € 10 miljoen. In aanvulling daarop ontwikkelen we nu plannen voor verkeersmanagement en gedragsbeïnvloeding.

In het najaar van 2012 leggen we u een compleet financieringsvoorstel voor. Daaruit verstrekken we de directeur Bereikbaarheid budgetten.

Bestuurlijke aansturing

Er komen veel infrastructurele en bouwprojecten in uitvoering, met invloed op bereikbaarheid. Deze projecten kennen een eigen aansturingslijn, met vaak ook een eigen stuurgroep. Veel projecten tegelijkertijd betekenen nu al veel bestuurlijke en organisatorische drukte. Dat zal in de komende jaren zo blijven. We gaan daarom onderzoeken of we ook bestuurlijk en organisatorisch tot nauwere en efficiëntere samenwerking met onze regionale partners kunnen komen bij de uitvoering van de projecten. We gebruiken *Groningen Bereikbaar!* als overkoepelend thema voor verkenning.

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

Volgvel 4

Tot slot

We gaan aan de slag met een groot aantal, ingrijpende projecten en de inspanning om dat in goede banen te leiden zal niet gering zijn. Volledig zonder overlast zal dat ook niet lukken. Wij zijn er echter van overtuigd dat we met deze integrale en samenhangende aanpak stad en ommeland bereikbaar en verbonden kunnen houden.

Onderdeel van onze aanpak is ook het stimuleren en faciliteren van initiatieven die Groningen behalve bereikbaar ook aantrekkelijk houden. In dat verband staan wij positief tegenover het fietsevenement Rondje Ring. De stad zal dan minder goed bereikbaar zijn. Dat kan het inzicht vergroten in de vragen die rijzen bij een langere afsluiting van delen van wegen, en helpen bij het vinden van oplossingen daarvoor. Het kan ook bijdragen aan de promotie van Groningen als een bijzondere en aantrekkelijke stad, die aan de weg timmert.

We vertrouwen erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

BIJLAGE

Grip op bereikbaarheid

Projectplan Groningen Bereikbaar!
24 april 2012

Collegedrief - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

Grip op bereikbaarheid

Projectplan Groningen Bereikbaar!

ing. N.J. van den Brink
drs. J.W.C. Voerman
ing. B.J. Zandhuis

Amersfoort, 24 april 2012
591405/NVB/IKG

Collegedrief - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	1
1.3	Aanpak	2
1.4	Leeswijzer	2
2	Problemanalyse	3
2.1	Analyse huidige situatie	3
2.2	Inventarisatie projecten	4
2.3	Beoordeling bereikbaarheid	4
3	Inzicht in bereikbaarheid	7
3.1	Wat is bereikbaarheid?	7
3.2	Thermometer	8
3.3	Niveau van bereikbaarheid	11
4	Aanpak	14
4.1	Slim plannen/bouwen	15
4.2	Verkeersmanagement	16
4.3	Openbaar Vervoer en Mobiliteitsmanagement	18
4.4	Communicatie: dialoog en voorlichting	20
5	Organisatie	26
5.1	Samenwerkingsopgave	26
5.2	Samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar!	28
	Bijlagen	
1.	Overzicht projecten 2012-2020	
2.	Overzicht projecten 2012-2020 per jaar	
3.	Kwalitatieve beoordeling bereikbaarheid	
4.	Raakvlakken projecten	
5.	Overzicht routes thermometer	
6.	Voorbeeld thermometer	

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De stad Groningen staat aan de vooravond van ingrijpende ontwikkelingen in de stad. Het gaat zowel om infrastructuur als om andere bouwprojecten die in de periode 2012-2020 in uitvoering zijn.

De projecten gaan tijdens de realisatie de bereikbaarheid van 'stad en ommeland' beïnvloeden. Ingrijpende maatregelen zijn nodig om te komen tot een aanvaardbaar en beheersbaar niveau van de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van de projecten.

De urgentie om te komen tot een integrale aanpak van de bereikbaarheid van stad en regio gedurende de periode van uitvoering wordt breed gedeeld. Structurele afstemming is noodzakelijk tussen de diverse projecten en met de huidige planning van het beheer. Daarnaast moeten ook de bedrijven en de inwoners van 'stad en ommeland' helderheid krijgen over wat er staat te gebeuren en welke oplossingen en alternatieven er zijn. Goede samenwerking tussen wegbeheerders is essentieel. Daarvoor is het nodig dat de huidige samenwerkingsvormen worden geprofessionaliseerd, opdracht- en taakomschrijvingen helder zijn en opschaling in besluitvorming vastgelegd worden.

1.2 Doel

Daarom is er gestart met het project Groningen Bereikbaar!, een eerste markeringpunt van de samenwerking is dit projectplan. Het doel van dit projectplan is om meer inzicht te geven in de omvang van de bereikbaarheidsproblematiek, zowel inhoudelijk als organisatorisch, en het op basis daarvan doen van een voorstel voor een gedragen aanpak om grip te krijgen op de bereikbaarheid van Groningen en deze structureel te waarborgen en verbeteren.

Om te komen tot een aanvaardbaar en beheersbaar niveau van bereikbaarheid van 'stad en ommeland' tijdens de realisatie van projecten is niet alleen structureel een projectoverstijgende netwerkaanpak van bijvoorbeeld de planning nodig. Ook de mogelijke alternatieven en een gecoördineerde inzet van maatregelen en communicatie moeten worden meegenomen om de hinder te beteugelen.

Regie en coördinatie onder de vlag Groningen Bereikbaar! draait in eerste instantie om projecten in de stad Groningen en directe omgeving.

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

Samenwerking met en in de regio is van belang, omdat veel reizigers en belanghebbenden in de regio wonen en/of werken en de communicatie en maatregelen ook voor deze groep moet worden ingezet.

Dit projectplan markeert de eerste fase, zodat gestart kan worden met het inhoudelijk en organisatorisch implementeren van Groningen Bereikbaar!. Het biedt daartoe een doorkijk naar de volgende stappen en de daarvoor benodigde investeringen.

1.3 Aanpak

Om inzicht te krijgen in de omvang van de problematiek zijn aan de hand van deskresearch, workshops en interviews met belanghebbenden de inhoudelijke en organisatorische 'speelvelden' geïnventariseerd. Daarbij is ook de gewenste situatie in kaart gebracht. Hiervoor is naast vragen vanuit de eigen regio, ook gebruik gemaakt van ervaringen in andere regio's. Door de huidige situatie met de gewenste situatie te confronteren is een concreet verbeterplan ontwikkeld. Dit is gebruikt als input voor dit projectplan.

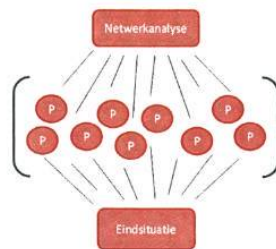
1.4 Leeswijzer

Het projectplan start in hoofdstuk 2 met de analyse van de bereikbaarheidsproblematiek zodat voor de volgende stappen inzicht is in de omvang daarvan en in de urgentie om grip te krijgen op de bereikbaarheid. Vervolgens geeft hoofdstuk 3 inzicht in de term bereikbaarheid en de mogelijkheden om deze inzichtelijk te maken. Hoofdstuk 4 omschrijft de aanpak om de bereikbaarheidsproblematiek te beteugelen, gevolgd door de benodigde organisatorische ontwikkelingen in hoofdstuk 5.

2 Probleemanalyse

2.1 Analyse huidige situatie

De netwerkanalyse (2006) heeft geleid tot een grootschalig investeringsprogramma in het verkeer- en vervoernetwerk om de bereikbaarheid van de regio Groningen-Assen op korte en lange termijn te verbeteren. De projecten die hieruit voortvloeien zorgen als ze gereed zijn voor een verbetering van de bereikbaarheid. Tijdens de realisatie zorgen de projecten samen met het noodzakelijk onderhoud aan de infrastructuur en de bouwprojecten echter tijdelijk voor een 'dreigende' verslechtering van de bereikbaarheid.



Figuur 1. Schematische weergave problematiek tijdens de realisatie

In de huidige situatie wordt tijdens de realisatie op projectniveau gekeken naar de impact op de bereikbaarheid. Waar nodig stemmen de projecten onderling de plannings op elkaar af. Daarbij zijn het nu vaak de projecten onderling die de kaders bepalen en niet de verantwoordelijke netwerkbeheerders. De toename van de intensiteit en de impact van de projecten vraagt om noodzakelijke afstemming op projectoverstijgend netwerkniveau.

Het gaat hier om een permanente behoefte van een structurele organisatie om de 'dreigende' verslechtering van de bereikbaarheid tijdens de realisatie van projecten nu en in de toekomst aanvaardbaar en beheersbaar te houden. Om de gewenste bereikbaarheid te waarborgen heeft deze organisatie de taken om de uitvoering van projecten goed op elkaar af te stemmen, de inzet van maatregelen te coördineren en eenduidig te communiceren.

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Om inzicht te krijgen in de impact op het projectoverstijgende niveau zijn alle bekende projecten geïnventariseerd en is een eerste beoordeling van de bereikbaarheid opgesteld.

2.2 Inventarisatie projecten

Om de gevolgen van de uit te voeren projecten, voor de periode 2012-2020, te bepalen zijn deze zo volledig mogelijk geïnventariseerd. Tijdens het al opgestarte planningsoverleg is de afgelopen maanden inzichtelijk gemaakt wanneer en waar gewerkt wordt (omvang, duur, aard en verkeershinder). Daarbij is ook gekeken naar de onderlinge raakvlakken tussen de projecten (afstemmen van de planningen). Hierdoor is inzicht verkregen in mogelijke conflicten en kansen, en wordt het mogelijk om 'slots' te bepalen voor het uitvoeren van de verschillende projecten. Schematisch zijn de volgende stappen gezet:



Figuur 2. Schematische weergave stappen inventarisatie planning projecten

Het resultaat van deze inventarisatie is weergegeven in bijlage 1. In een globale balkenplanning zijn alle projecten geïnventariseerd en staat per project aangegeven wanneer deze in uitvoering gaan en welke mogelijke hinder dit veroorzaakt. Op basis van de inventarisatie is in bijlage 2 per jaar een overzicht gegeven van de werkzaamheden met de verwachte verkeershinder. Daarbij is een beknopte analyse opgenomen en een planning per project per maand.

Voor de korte termijn (lopend jaar) is al een redelijk goed beeld te geven van de exacte periode van uitvoering en de verwachte verkeershinder. Voor projecten die op de lange termijn gaan plaatsvinden is de impact op de bereikbaarheid minder goed aan te geven. Van een groot deel van deze projecten zijn de uitvoeringsdetails nog niet bekend. Dit beeld komt overeen met het beeld in andere regio's en onderschrijft de permanente behoefte aan een organisatie die zorgt voor actuele planningen en een gecoördineerde inzet van maatregelen. Daardoor kunnen we omgaan met de onzekerheden in projecten.

2.3 Beoordeling bereikbaarheid

Op basis van de inventarisatie van alle projecten is een eerste beoordeling van de bereikbaarheid opgesteld op basis van 'expert judgement' aan de hand van de belangrijke bereikbaarheidsaspecten. Er is gekeken naar de aspecten doorstroming openbaar vervoer, bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen en aanrijtijden van nood- en hulpdiensten.

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Daarbij is per jaar aangegeven of het een verslechtering, een gelijkblijvende, of een verbetering van de bereikbaarheid betreft. De volgende stap is om deze beoordeling verder uit te bouwen en te onderbouwen. In bijlage 3 is deze kwalitatieve beoordeling op de bereikbaarheid weergegeven. Uit de totale inventarisatie en de analyse per jaar komen de volgende knel- en aandachtspunten voor de bereikbaarheid naar voren:

1. **Projectenpiek vóór Aanpak Ring Zuid:** veel projecten zijn in 2013 en 2014 gepland voordat in 2015 de Aanpak Ring Zuid in uitvoering gaat. Dit zorgt echter al in 2013/2014 voor een stapeling van projecten, die een flinke impact op de bereikbaarheid van de stad heeft. Nader bekeken moet worden of die impact nog acceptabel is, of dat het nodig is projecten meer te spreiden.
2. **Bereikbaarheid binnenstad:** in de periode van 2013 tot en met 2015 wordt op meerdere plaatsen gelijktijdig gewerkt aan bouw- en infrastructuur op routes die belangrijk zijn voor de bereikbaarheid van de binnenstad, vooral vanuit zuidelijke richting voor auto en openbaar vervoer komt de bereikbaarheid onder druk te staan. Dit vergt nadere afstemming en coördinatie om de bereikbaarheid van de binnenstad en het station te waarborgen.
3. **Binnenstad:** ook in de binnenstad worden in de periode 2012-2017 meerdere projecten gerealiseerd. Hierdoor zal niet alleen de bereikbaarheid van het centrum (en het UMCG) onder druk komen te staan, maar ook aspecten als leefbaarheid en aantrekkelijkheid moeten hier nadrukkelijk aandacht krijgen. Het hiervoor al opgezette coördinatieteam krijgt een nauwe relatie met de stedelijke bereikbaarheid.
4. **Openbaar vervoer:** de bereikbaarheid van het openbaar vervoer van rondom het station en de binnenstad is een apart knelpunt. Op het merendeel van de belangrijkste buscorridors (o.a. Peizerweg en Europaweg) vinden werkzaamheden plaats die tot extra rijtijd gaan leiden.
5. **Aanpak Ring Zuid:** er zijn meerdere, sterke koppelingen met de Aanpak Ring Zuid gesignaleerd (in bijlage 4 visueel aangegeven):
 - het is evident dat de geplande werkzaamheden op de Ring Oost en Noord gereed moeten zijn voordat de Aanpak Ring Zuid van start gaat. De Ringweg is namelijk veruit de belangrijkste omleidingsroute. Dit geldt ook voor het Sontwegtracé.
 - als de diverse (bus)maatregelen nog niet gereed zijn mag de Aanpak Ring Zuid nog geen grote verkeershinder veroorzaken. De doorstroming van openbaar vervoer en hulpdiensten kan dan waarschijnlijk niet gewaarborgd worden en er kan geen alternatief worden aangeboden.

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

6. **Ring Noord/Oost:** op de oostelijke en noordelijke ringweg vinden veel werkzaamheden gelijktijdig plaats. Beide trajecten zijn ook elkaars omleidingsroutes. Daarom moet onderzocht worden hoe groot de te verwachten cumulatieve hinder op beide trajecten is.

7. **Hulpdiensten:** voor de geplande werkzaamheden aan de Sontweg en de Europaweg moet nader gekeken worden naar de bereikbaarheid van de hulpdiensten (vooral brandweer en UMCG) en het bestemmingsverkeer van/naar de omgeving van het Sontplein en IKEA.

8. **Spoorkruisingen:** de geplande werkzaamheden aan de spoorkruisingen vragen in oost west richting om bijzondere aandacht. De spoorwegovergang Esperantostraat kan bijvoorbeeld niet gelijktijdig met het Herewegviaduct worden afgesloten.

De grote projecten (Regiotram, Aanpak Ring Zuid en spoor) zullen naar verwachting grote impact hebben op de bereikbaarheid. Consortia die de projecten realiseren hebben de opdracht de hinder als gevolg van de bouw- werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Op dit moment is nog niet exact aan te geven wanneer, waar en hoe groot de impact op de bereikbaarheid zal zijn. Enerzijds omdat de aanbestedingswijzen ruimte laten aan de marktpartijen om het werk in te richten en anderzijds, omdat de spoorprojecten en Aanpak Ring Zuid zich ook nog in de ontwerpfase bevinden. Deze onzekerheden vergen een continue aandacht om zowel nog bij te kunnen sturen, als te kunnen anticiperen op de consequenties.

Vervolg

Om goed te kunnen anticiperen en sturen moet de planning continu worden geactualiseerd. Nadere uitwerking van de raakvlakken en onzekerheden in de planning moeten inzichtelijk worden. Ook moeten projecten zich aan gemaakte afspraken confirmeren.

3 Inzicht in bereikbaarheid

De analyse van de problematiek geeft globaal inzicht in de omvang van de hinder en de impact daarvan op de bereikbaarheid die 'stad en ommeland' te wachten staat tijdens de realisatie van de diverse projecten. De analyse roept tevens de behoefte op meer grip te krijgen op de omvang van de problematiek. Daarvoor is de definitie van bereikbaarheid bepaald en zijn handvatten nodig om deze problemen te beteugelen.

3.1 Wat is bereikbaarheid?

Om beter zicht te krijgen op de omvang van de hinder en de impact daarvan op de bereikbaarheid, is het nodig om één gemeenschappelijke 'taal' voor bereikbaarheid af te spreken. Door de probleemanalyse wordt deze behoefte versterkt.

Waar project A nu spreekt over 'matige verkeershinder' wordt door project B een geavanceerd verkeersmodel gebruikt om de 'voertuigverliesuren' te bepalen. Het gelijktijdig uit te voeren project C spreekt over 'reistijdvertraging' op bepaalde routes. De raakvlakken van deze projecten zijn niet eenduidig te bepalen, om nog maar niet te spreken over projecten D en E waar de hinder 'nog onbekend' is.

Bovenstaand fictieve voorbeeld is een goede weergave van de huidige situatie, alleen zijn er in de praktijk nog veel meer projecten. Dit onderschrijft de behoefte om één 'taal' af te spreken. Op basis van ervaringen in andere regio's en relevante richtlijnen en publicaties is een analyse gemaakt van kansrijke 'talen' die op het gebied van bereikbaarheid toegepast worden. Om een keuze te maken voor de juiste 'taal' voor de situatie in Groningen is het belangrijk om te bepalen welke indicatoren van bereikbaarheid (doelgroepen en vervoerswijzen) opgenomen moeten worden. Voor de bereikbaarheid van Groningen zijn de volgende indicatoren te onderscheiden:

- aanrijtijden van nood- en hulpdiensten
- bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen
- doorstroming openbaar vervoer
- beschikbaarheid fietsroutes
- doorstroming autoverkeer (inclusief vrachtverkeer)
- bereikbaarheid per spoor
- ongewenst gebruik/sluipverkeer
- veiligheid.

Aan de hand van bovenstaande indicatoren en de analyse van de kansrijke 'talen' komt de maat **reistijd** eenduidig naar voren.

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Reistijd is toepasbaar voor alle indicatoren en is ook voor communicatie een geschikte maat die aansluit op de beleving van gebruikers.

Om de impact op de bereikbaarheid aan de hand van de maat reistijd inzichtelijk te maken voor de verschillende indicatoren is de bereikbaarheidsthermometer voor Groningen Bereikbaar! ontwikkeld.

3.2 Thermometer

In de bereikbaarheidsthermometer voor Groningen Bereikbaar! zijn de indicatoren opgenomen waarop getoetst wordt als het gaat om het in beeld brengen van de bereikbaarheid van de stad. Daarbij is onderscheid gemaakt naar kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren. De maat reistijd is vertaald in de volgende te kwantificeren indicatoren van de thermometer:

- reistijden nood- en hulpdiensten (aanrijtijden)
- reistijden openbaar vervoer
- reistijden van/naar bestemmingen
- reistijden op hoofdroutes (doorstroming).



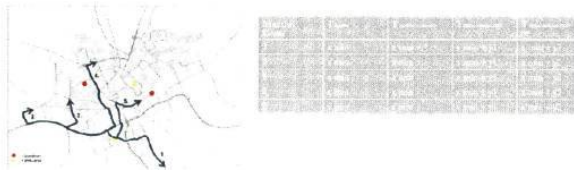
In aanvulling op de kwantitatieve indicatoren worden de beschikbaarheid van fietsroutes, de bereikbaarheid per spoor en veiligheid inzichtelijk gemaakt. Voor het ongewenste gebruik van routes (sluipverkeer) kan net als voor de kwantitatieve indicatoren gebruikt worden gemaakt van een verkeersmodel en metingen. Daarbij wordt de toename van intensiteiten op een aantal situatie-specifieke locaties bepaald.

Om de reistijden voor de eerste vier kwantitatieve indicatoren te bepalen is een basisopzet gemaakt voor de verschillende relaties per indicator die relevant zijn. Op basis hiervan is het mogelijk om de reistijden voor de reguliere situatie (zonder werkzaamheden) modelmatig te gaan vergelijken met de situatie tijdens de realisatie van verschillende projecten. Per indicator staat hier aangegeven op welke relaties de reistijd beoordeeld wordt.

Reistijden nood- en hulpdiensten

Voor de nood- en hulpdiensten geldt dat is afgesproken dat de reistijden voor de brandweer en ambulancedienst eenduidig zijn te bepalen vanaf vaste posten. Voor de politie is geen vaste locatie voor vertrek van toepassing maar geldt dat een locatie/gebied altijd vanuit minimaal één invalsroute bereikbaar moet zijn. In figuur 3 is ter illustratie een visualisatie (en tabel) gegeven van de uitrukroutes vanaf het Martiniziekenhuis.

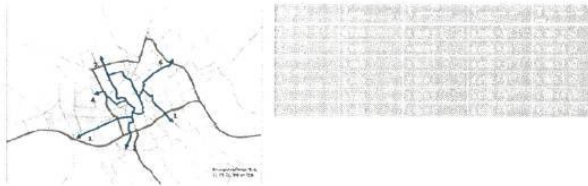
Collegebrief - Groningen Bereikbaar!



Figuur 3. Visualisatie voorbeeld reistijden nood- en hulpdiensten

Reistijden openbaar vervoer (prioritaire routes)

Om de impact van de werkzaamheden te bepalen voor het openbaar vervoer worden de reistijden inzichtelijk gemaakt op de belangrijkste OV corridors in Groningen. In figuur 4 staan de belangrijkste corridors gevisualiseerd en is een voorbeeld van de uitkomstentabel gegeven.



Figuur 4. Visualisatie voorbeeld reistijden openbaar vervoer op corridors

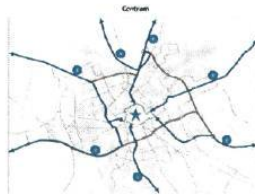
De exacte routes worden in afstemming met het OV bureau bepaald, waarna op basis van logs van actuele reistijden, via het OV bureau, de huidige situatie in beeld wordt gebracht. Vervolgens kan met het verkeersmodel de toename van de reistijd worden bepaald.

Reistijden van/naar belangrijke bestemmingen

De bereikbaarheid van de dynamo's is een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheidsthermometer. De reistijden van en naar deze dynamo's zijn essentieel voor het functioneren van de stad en regio. Vanuit de belangrijkste invalswegen (A7, A28, N46, N355, N360, N361) worden met het verkeersmodel de reistijden bepaald voor de reguliere en tijdelijke situaties.

In figuur 5 staan de routes voor het centrum gevisualiseerd. In de bijlage 5 zijn ook voor de overige dynamo's de routes voor het bepalen van de reistijden weergegeven.

Collegiebrief - Groningen Bereikbaar!



Figuur 5. Visualisatie voorbeeld reistijden van/naar centrum

Reistijden op hoofdroutes

Goede doorstroming op belangrijke routes in en door het gebied is essentieel voor de bereikbaarheid van de stad en regio. De reistijden voor de ring Groningen en de belangrijkste invalsroutes (A7, A28, N46, N355, N360, N361) worden inzichtelijk gemaakt met behulp van het verkeersmodel. In figuur 6 staan de belangrijkste routes aangegeven.



Figuur 6. Visualisatie voorbeeld reistijden op hoofdroutes

In de nadere uitwerking van de thermometer worden ook de belangrijkste gemeentelijke hoofdroutes opgenomen.

Fietsroutes, veiligheid, sluipverkeer

Bij het waarborgen van de bereikbaarheid is het belangrijk om kwalitatieve indicatoren voor fietsroutes, veiligheid en sluipverkeer op te nemen in de beoordelingsmethodiek.

Vervolg

Aan de hand van de voorgaande beschrijving wordt de bereikbaarheid kwantitatief en kwalitatief beoordeeld. In overleg met belanghebbenden wordt deze in de komende periode verder uitgewerkt.

Naast de bepaling van het niveau van bereikbaarheid vooraf met behulp van een verkeersmodel, moet ook gekeken worden naar het waarborgen van de bereikbaarheid in de praktijk.

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Door gebruik te maken van verkeersinformatie uit bestaande bronnen als de Nationale Databank Wegverkeersgegevens, meetsystemen ten behoeve van verkeersmanagement, gegevens uit verkeerslichten en informatie van het OV bureau, is het mogelijk de praktijksituatie te monitoren. In de komende periode wordt hiervoor een voorstel nader uitgewerkt.

3.3 Niveau van bereikbaarheid

Nu de belangrijkste indicatoren voor bereikbaarheid, de maat reistijd en de methodiek gedefinieerd zijn, is het van belang het aanvaardbare en beheersbare niveau van bereikbaarheid te bepalen (wat zijn de ambities, de doelen, maar ook de grenzen van bereikbaarheid).

Kaders en randvoorwaarden

Bij het sturen op bereikbaarheid is het essentieel ook de randvoorwaarden ten aanzien van andere aspecten te hanteren. Een bereikbare stad draait niet alleen om bereikbaarheid. Er moet rekening worden gehouden met:

- leefbaarheid: kwaliteit leefomgeving, sluisverkeer, economische bedrijvigheid/logistiek, etc.
- veiligheid: verkeersveiligheid op kruispunten en routes, omleidingroutes vervoer gevaarlijke stoffen, etc.
- juridische: relatie met gemeentelijke nota 'Bouwhinder', etc.

Voor de bereikbaarheid is hierna een uitwerking van de kaders gegeven. De samenhang met de genoemde overige aspecten moet nog verder worden verdiept en uitgewerkt.

Indicatoren bereikbaarheid

Op basis van informatie van het verkeersmodel Groningen Plus van de reguliere situatie en recente metingen in en rond Groningen is voor een aantal indicatoren de referentiesituatie bepaald. In bijlage 6 staan de resultaten van deze conceptberekeningen. Deze berekeningen zijn gebruikt om in te schatten of de voorgestelde grenswaarden reëel zijn.

In de komende periode moet de referentiesituatie voor alle indicatoren van de thermometer worden bepaald en moet ook de haalbaarheid van de gestelde grenswaarden verder worden getoetst (iteratief). Op basis van de referentiesituatie is de verslechtering te bepalen die per indicator aanvaardbaar is. Per onderdeel van de thermometer is het minimale of aanvaardbare niveau van bereikbaarheid hier aangegeven.

Nood- en hulpdiensten

Wettelijk bepaalde aanrijtijden zijn de norm voor de thermometer. De reistijden voor de brandweer en ambulancedienst zijn eenduidig te bepalen vanaf vaste posten.

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

Voor ambulancediensten geldt de norm binnen 15 minuten ter plaatse en binnen 45 minuten weer retour. Voor de brandweer geldt op hoofdlijnen per type bestemming een aangepaste norm:

- van Mesdag/Poortje, woningen boven winkels = 5 minuten
- portiekwoningen, minder zelfredzame = 6 minuten
- winkels, scholen, zorginstellingen = 8 minuten
- kantoren, industrie, sport = 10 minuten
- overig = 10 minuten.

Voor de politie is geen vaste locatie voor vertrek van toepassing, maar geldt dat een locatie/gebied altijd vanuit minimaal één invalsroute bereikbaar moet zijn. Dit is daarom een meer kwalitatieve toets.

Openbaar vervoer

In samenspraak met het OV bureau moet worden bepaald dat de extra reistijd op de belangrijkste corridors, conform de thermometer, niet meer dan een nog vast te stellen aantal minuten bovenop de reguliere dienstregeling mag bevatten.

Belangrijke bestemmingen

Voor wat betreft de bereikbaarheid van de belangrijke bestemmingen geldt dat de extra reistijd van én naar de diverse locaties bovenop de reguliere reistijd mag toenemen. De grenswaarde hiervoor moet op basis van de metingen en modelruns nader bepaald worden. Daarbij wordt wel onderscheid gemaakt naar het aantal gehinderde en kan in overleg worden besloten om een bepaalde bestemming prioriteit te geven boven een andere.

Doorstroming

Ook voor de doorstroming op de hoofdroutes (A7, A28 en Ring) geldt dat de extra reistijd in beide richtingen mag toenemen bovenop de reguliere reistijden. In andere regio's zijn positieve ervaringen opgedaan met de grenswaarde van 10 minuten extra reistijd ten opzichte van de reguliere situatie. Dit geldt vooralsnog voor de complete dagperiode op zowel werk- als weekenddagen. Bij de verdere uitwerking kan worden gekozen om de grenswaarde vooral van toepassing te verklaren voor de kritische (spits)periodes.

Sluipverkeer

Voor het ongewenste gebruik van routes (sluipverkeer) kan ook gebruik worden gemaakt van het verkeersmodel. Daarbij wordt de toename van intensiteiten op specifieke locaties bepaald. De maximale toename op routes wordt afhankelijk gesteld van de functie van die route in het wegennet en van de beschikbare restcapaciteit.

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Overige indicatoren

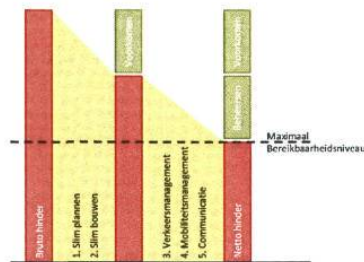
De overige indicatoren worden kwalitatief ingevuld en kennen daarom geen grenswaarden. In algemene zin geldt dat aan de veiligheid geen concessies gedaan worden en er dus geen verslechtering mag optreden. Voor onderbrekingen in fietsroutes moeten tijdelijke omleidingen ingesteld worden waardoor de maximale omrijdfactor 1,5 mag worden.

Vervolg

De grenswaarden voor de nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer zijn vast en randvoorwaarden voor alle projecten. De grenswaarden voor het niveau van bereikbaarheid voor de belangrijke bestemmingen en doorstroming hoofdroutes zijn ook uitgangspunt. De grenswaarden sluiten aan bij de werkwijzen die in andere regio's worden gehanteerd. Deze vormen samen met de uitgewerkte methodiek de kaders voor Groningen Bereikbaar!. Nadere inhoudelijke uitwerking is nodig, waarbij ook zicht moet komen op de technische, financiële en maatschappelijke (on)mogelijkheden en consequenties van de grenswaarden.

4 Aanpak

Naast inzicht in de omvang van de problematiek is er ook behoefte aan handvatten om de bereikbaarheid op een aanvaardbaar niveau te houden. Voor Groningen Bereikbaar! is een procesaanpak ontwikkeld om de bereikbaarheidsproblematiek te beteugelen. Door te sturen op het voorkomen van hinder enerzijds en het beheersen van hinder anderzijds is het mogelijk om grip te krijgen en te houden op de bereikbaarheid. In figuur 7 staat de aanpak schematisch gegeven.



Figuur 7. Aanpak voorkomen en beheersen hinder

Volgens het principe 'voorkomen is beter dan genezen' start het proces om de bereikbaarheid te waarborgen met het slim plannen (1) en slim bouwen (2) van projecten. Door het projectoverstijgend plannen van projecten wordt bij uitstek voorkomen dat ongewenste situaties gaan plaatsvinden. Daarbij komt dat in dit stadium (nog ruim voor aanvang van de projecten) er ook nog mogelijkheden zijn waarin de randvoorwaarden voor de bouw van een project meegegeven kunnen worden. Een deel van de projecten is echter al in de aanbesteding of uitvoering. Daarvoor zijn de mogelijkheden om slim te plannen en te bouwen dan ook beperkter.

Na het voorkomen van de hinder kan aan de hand van de thermometer worden bepaald of het niveau van bereikbaarheid aanvaardbaar is en binnen de gestelde grenzen valt. Indien het niveau nog niet voldoet aan de gestelde eisen kan gericht worden ingezet op beheersmaatregelen. Door gecoördineerde inzet van verkeersmanagement (3), mobiliteitsmanagement (4) en communicatie (5) wordt de bereikbaarheid op een aanvaardbaar niveau gebracht.

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

De thermometer is dus cruciaal in de aanpak (rode balken) en nodig om de mate van bereikbaarheid te bepalen, zodat gericht ingezet kan worden op het voorkomen en beheersen van de bereikbaarheid.

De huidige situatie van de onderdelen van de procesaanpak staan hier per stap nader toelicht, inclusief de benodigde ontwikkelingen per stap.

4.1 Slim plannen/bouwen

Parallel aan het opstellen van dit projectplan is al gestart met het organiseren en professionaliseren van de afstemming van projecten. Hiertoe is een breed planningsoverleg opgestart. De beschikbare planningen zijn aangevuld met nieuwe projecten en informatie over projecten. Om de informatie van de projecten nu en in de toekomst eenduidig te verzamelen is een 'intake' formulier voor projecten opgesteld en uitgezet binnen de betrokken organisaties.

De hinder van de diverse projecten is gecategoriseerd als: geen hinder, beperkte hinder, ernstige hinder, afsluiting of hinder onbekend. Op basis van de thermometer en een standaard 'intake' formulier moet de komende tijd de stap worden gezet in het nader kwantificeren en kwalificeren van de impact op de bereikbaarheid. Aan de gemaakte planningsafspraken dienen de projecten zich te conformeren. Van deze slots in de planning kan uitsluitend ruim voor de start van het project en met een goede onderbouwing afgeweken worden. De definitie van ruim en onderbouwing wordt nader uitgewerkt.

De kern van het planningsoverleg is de verantwoordelijkheid van de netwerkbeheerders (Rijkswaterstaat, gemeente, provincie en Prorail). In aanvulling daarop is er een brede afstemming waarbij naast de netwerkbeheerders juist ook de planners van projecten aanwezig zijn. Zo ontstaat een juiste focus op de belangen (netwerken) vanuit Groningen Bereikbaar!. In het overleg met de projecten wordt ingezoomd op de projecten en de knelpunten die geconstateerd zijn door de netwerkbeheerders.

Vanuit het denken in netwerken moet ook de slag worden gemaakt van sturen op korte termijn (operationeel) naar het integraal plannen op korte en lange termijn (strategisch). Hierdoor ontstaat regie op netwerkniveau en grip op de bereikbaarheid. Daarbij biedt het inzicht in de planningen op lange termijn, kansen voor combineren van werkzaamheden, of het meenemen van aanvullende maatregelen (die voor een ander project noodzakelijk of gewenst zijn – bijvoorbeeld extra capaciteit op een omleidingroute). Ook de coördinatie op de inzet van maatregelen is mogelijk vanuit de overall planning.

In paragraaf 2.3 is de eerste beoordeling van de bereikbaarheid gedaan op basis van 'expert judgement'. Hiermee is op hoofdlijnen inzicht gegeven in de bereikbaarheid van de stad en de regio de komende jaren.

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Deze analyse bevestigt de 'angst' voor bereikbaarheidsproblemen de komende jaren en versterkt de behoefte aan het doorontwikkelen van de bereikbaarheids-thermometer. De score op de thermometer is belangrijke informatie voor de afstemming van projectenplanning.

Met behulp van het Groningen Plus Verkeersmodel (statisch) wordt de komende periode gerekend aan de bereikbaarheid in termen van reistijden. Hiermee is meer kwantitatief in beeld te brengen hoe groot de hinder de komende jaren naar verwachting gaat zijn. Om dit goed te kunnen vertalen naar een verslechtering van reistijden, is de doorontwikkeling van het Groningen Plus Verkeersmodel met een dynamische rekenmodule noodzakelijk.

4.2 Verkeersmanagement

In de bereikbaarheidsstrategie van de regio Groningen Assen is verkeersmanagement een onmisbaar onderdeel. De gemeentelijke en provinciale hoofdwegen komen uiteindelijk samen op de A7, de A28 en de Ring Groningen. Daarmee staat of valt de bereikbaarheid van Groningen met een goede doorstroming op die wegen. Dat maakt het wegennetwerk kwetsbaar. Verkeersmanagement is noodzakelijk om die kwetsbaarheid te verminderen en het netwerk robuuster te maken.

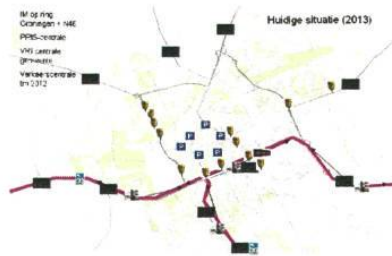
Ontwikkeling verkeersmanagement Groningen

Voor verkeersmanagement in Groningen is het nodig te beschikken over maatregelen om de beschikbare wegecapaciteit goed te benutten, om verkeer om te kunnen leiden door bij ongevallen en pechgevallen de weg snel weer vrij te kunnen maken en het verkeer direct te informeren, door zo nodig het verkeer te kunnen doseren op plekken waar het minder in de weg staat als er verderop op de route een probleem is, en door bij evenementen mensen via vooraf afgesproken routes naar de beschikbare parkeervoorzieningen te kunnen leiden. Maar verkeersmanagement is ook de bus op drukke wegen eigen stroken of banen te geven, mensen te informeren of er nog plaats is op de P+R locaties en over hoeveel minuten de eerstvolgende bus daar vertrekt. De leefbaarheid kan worden gediend door verkeer al op de Ring naar bepaalde parkeerroutes te sturen.

Achter de schermen leunt dit op het meten en observeren van de actuele verkeerssituatie op de weg; op mensen in een verkeerscentrale die de situatie in Groningen volgen en de maatregelen langs de kant van de weg kunnen aansturen, die contact onderhouden met weginsecteurs, hulpdiensten, sleepdiensten, draaiboeken die klaar liggen en waarin is vastgelegd op welke manier het verkeer gestuurd en geleid wordt in de verschillende situaties die zich, soms dagelijks, soms incidenteel voor kunnen doen, en het frequent evalueren en bijstellen van die draaiboeken, in overleg tussen de verkeerscentrale, de wegbeheerders en de nood- en hulpdiensten.

Collegedebat - Groningen Bereikbaar!

In 2012/2013 wordt al veel gerealiseerd. Zie figuur 8 voor de stand van zaken in 2013. De organisatie waar dit op moet steunen is echter nog maar provisorisch geregeld en deels gebaseerd op tijdelijke rijksbijdragen.



Figuur 8. Overzicht basispakket verkeersmanagement

Versnellen en versterken

De komende acht jaar wordt het infrastructuurnetwerk extra onder druk gezet door het vele werk in uitvoering. Juist nu is het noodzakelijk de situatie goed in de gaten te houden, te kunnen ingrijpen en de weggebruiker goed te kunnen informeren. Daarom moeten versneld een aantal aanvullende maatregelen worden genomen. Dit bestaat nog voor een deel uit maatregelen langs de kant van de weg. Veel belangrijker is echter dat het inwinnen en verwerken van de informatie, de bemensing van de verkeerscentrale, het opstellen/evalueren/bijstellen van draaiboeken, alsook de organisatie van incident management structureel geregeld worden.

Opgave

Eind april wordt in het directeurenoverleg Groningen Bereikbaar! een voorstel Verkeersmanagement Groningen Bereikbaar! besproken. Dat voorstel is dan al ambtelijk afgestemd met wegbeheerders, het OV bureau en nood- en hulpdiensten. Het voorstel wordt ontwikkeld in een samenwerking tussen de verkeersspecialisten in het team bereikbaarheid Aanpak Ring Zuid en het team Groningen Bereikbaar!. Het investeringsvoorstel doet aanspraak op financiële middelen van de betreffende wegbeheerders en een bijdrage vanuit het programma Beter Benutten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Na besluitvorming in de stuurgroep Groningen Bereikbaar! kan in het najaar 2012 besluitvorming plaatsvinden in met name de colleges, Raad en Staten van gemeente, provincie en het Rijk. De realisatie/implementatie wordt voorzien voor 2013/2014. De implementatie van het investerings- en organisatievoorstel verkeersmanagement wordt vanuit Groningen Bereikbaar! gecoördineerd.

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

In afstemming met het bovengenoemde investerings- en organisatievoorstel wordt een separaat voorstel Projectsamenwerkende Maatregelen Verkeersmanagement Aanpak Ring Zuid ontwikkeld met specifieke aanvullende maatregelen ten laste van het projectbudget van de Aanpak Ring Zuid.

4.3 Openbaar Vervoer en Mobiliteitsmanagement

Het Openbaar Vervoer ondervindt niet alleen hinder van de werkzaamheden, maar kan ook worden ingezet als alternatief voor de auto. Hierover vindt intensief overleg plaats met het OV-bureau.

Het mobiliteitsmanagement in en rond Groningen is tot op heden belegd bij de Regio Groningen Assen. Binnen de regio wordt door de verschillende overheden actief samengewerkt met het bedrijfsleven. Deze samenwerking is formeel vastgelegd in het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen Assen.

Het convenant biedt een gemeenschappelijk kader voor de samenwerking en legt de huidige en toekomstige partners de inspanningsverplichting op om te komen tot concrete en bindende afspraken. Dit met als doel om te komen tot een structurele reductie van 5% in het aantal autokilometers voor zakelijk en woon-werkverkeer.

Om deze doelstelling te realiseren is het programma mobiliteitsmanagement ontwikkeld dat op hoofdlijnen vier pijlers bevat:

- slimmer reizen: investering in tangentiële busverbindingen
- slimmer werken: nadrukkelijk inzet op het MKB
- fiets: het bevorderen van fietsgebruik
- educatie: voorlichting en educatie aan verschillende doelgroepen.

Het programma richt zich specifiek op de werkgevers in de regio door hen te faciliteren en gericht te informeren over de mogelijkheden tot slimmer werken en slimmer reizen. De inzet, zoals in het convenant is aangegeven, is dat uiteindelijk 40.000 werknemers uit de regio meedoen aan het programma. Op dit moment zijn er circa dertig convenantpartners, vooral de grote werkgevers uit de regio en hiermee omvat het programma 30.000 werknemers. Voor het programma is voor de periode 2011-2012 een budget van 2 miljoen beschikbaar. Na 2012 is nog geen budget voorzien.

Centraal in de aanpak is de vraaggerichtheid: eerst de vraag, dan het aanbod. Daarbij wordt gericht op die vragen die (in potentie) spelen bij bedrijven en organisaties. Vervolgens wordt gezocht naar het aanbod. Daarbij heeft het programma een initiërende, adviserende en faciliterende rol en de uitvoering ligt bij de werkgevers en werknemers. De nulmetingen in het kader van de monitoring zijn vrijwel afgerond en de eerste mobiliteitsplannen zijn op bedrijfsniveau gereed.

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

Om vast te stellen of het programma bijdraagt aan de geformuleerde doelstellingen, is een uitgebreid monitoring- en evaluatieprogramma opgezet. Dit programma omvat, naast een nulmeting, een eindmeting in 2013.

Huidige organisatie

Het programma mobiliteitsmanagement wordt aangestuurd vanuit de publiek-private samenwerking via het Platform Mobiliteitsmanagement. In het Platform Mobiliteitsmanagement zitten, naast vertegenwoordigers vanuit de Regio Groningen Assen, Rijkswaterstaat, VNO/NCW, het MKB en de KvK. De stuurgroep Regio Groningen Assen fungeert als formeel opdrachtgever. De feitelijke organisatie van het programma mobiliteitsmanagement ligt binnen het Programmabureau Regio Groningen Assen waarbij het programma met een eigen identiteit in de markt is gezet. Het kernteam mobiliteitsmanagement is verantwoordelijk voor de uitvoering en legt verantwoording af aan het Platform Mobiliteitsmanagement.

Inhoudelijke opgave

De huidige convenantpartners zijn vooral grote ondernemingen en (semi) overheidsinstellingen. Kleinere bedrijven worden niet of nauwelijks bereikt. Om mobiliteitsmanagement effectief in te zetten voor de bereikbaarheid van de stad Groningen, is het wenselijk om de werkgeversbenadering uit te breiden met een aanpak gericht op:

1. gebieden
2. evenementen
3. bezoekers van de binnenstad.

Bij de gebiedsgerichte benadering worden op basis van de bereikbaarheidskenmerken van het gebied en de daar gevestigde bedrijven op maat gesneden maatregelen ontwikkeld en uitgevoerd.

De komende maanden wordt de inhoudelijke opgave, in het kader van het Rijksprogramma Beter Benutten, nader uitgewerkt in de vorm van een werkprogramma inclusief financieringsvoorstel voor de jaren 2013-2014. In juni 2012 wordt het programma ingediend bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Organisatie opgave

Zoals hiervoor beschreven is het voor de bereikbaarheid van de stad Groningen gewenst om een structureel vervolg te geven aan de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Gezien de samenhang met de bereikbaarheid van de stad Groningen zal gezamenlijk met de partijen rondom het platform Mobiliteitsmanagement worden verkend hoe de organisatie voor het vervolg wordt vormgegeven, gericht op een effectieve en efficiënte inzet en organisatie van mobiliteitsmanagement. Hiertoe zal voor de zomer van 2012 een voorstel voorgelegd worden aan de stuurgroep.

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

4.4 Communicatie: dialoog en voorlichting

Inwoners, bedrijven, organisaties en gebruikers van wegen en spoor in en rond de stad Groningen krijgen steeds meer informatie over de afzonderlijke bouwen bereikbaarheidsprojecten in de stad: RegioTram, Forum, Aanpak Ring Zuid, Oostwand Grote Markt, nieuwbouw UMCG en aanpak overige ringwegen, om de grootste te noemen. Die stroom informatie zal de komende jaren toenemen, evenals het aantal afzenders van die informatie (voorlichting). In veel gevallen betrekken de projecteigenaren partijen uit de omgeving intensief bij het vormgeven van hun plannen. Omgevingspartijen ontvangen dus niet alleen veel informatie, de afzonderlijke projecten vragen hen ook met grote regelmaat informatie te geven en de dialoog aan te gaan over het ontwikkelen en realiseren van plannen. Dat alles betekent een grote en groeiende belasting voor veel bedrijven, organisaties en bewoners. De opgave voor de communicatie van het programma Groningen Bereikbaar! is om te zorgen voor goede coördinatie van deze informatiestromen.

Doelen en uitgangspunten van communicatie

Daarbij kunnen de volgende doelen worden onderscheiden:

- bijdragen aan een soepel proces van realisatie van alle projecten en activiteiten, door het stroomlijnen en waar mogelijk bundelen van de communicatie met omgevingspartijen en gebruikers van wegen en rails in en rond de stad
- het versterken van vertrouwen in de samenwerking tussen de bij de projecten betrokken opdrachtgevers en opdrachtnemers
- het vergroten van de effectiviteit van de communicatie van de afzonderlijke projecten, door het gezamenlijke doel van de projecten over het voetlicht te brengen
- het vergroten van de effectiviteit van verkeers- en mobiliteitsmanagement, dat voor een groot deel is gericht op het informeren en beïnvloeden van werknemers.

Bij het uitwerken van de communicatiestrategie zal gebruik worden gemaakt van ervaringen die elders zijn opgedaan met vergelijkbare vraagstukken; onder meer in Utrecht (Utrecht Bereikbaar), Amsterdam (Noord-Zuidlijn), Delft (Spoorzone) en Leeuwarden (Vrij Baan).

Daarnaast zullen sleutelpersonen en organisaties worden geconsulteerd over hun eigen wensen ten aanzien van de communicatie. Aandachtspunt daarbij is onder meer hoe de communicatie over Groningen Bereikbaar! kan worden afgestemd op vaste afspraken die de deelnemende partijen al hebben op communicatiegebied. Rijkswaterstaat bijvoorbeeld, gebruikt een vast 0800-nummer voor de beantwoording van publieksvragen en hanteert vaste motto's als van A naar Beter en Minder Hinder. En uiteraard hebben alle deelnemers hun eigen huisstijl. De inzichten die de gespreksronde hierover opleveren worden gevoegd bij de eigen uitgangspunten op communicatiegebied.

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Het belangrijkste uitgangspunt is dat de communicatie krachtig, slank en slim moet zijn: we maken zoveel mogelijk gebruik van bestaande kanalen/middelen, proberen die te stroomlijnen en voegen pas middelen toe als er een duidelijk tekort is. Een ander uitgangspunt is dat een gezamenlijke stijl wordt ontwikkeld. Die omvat een beeldmerk met motto, en ook handvatten voor het taalgebruik. Dat laatste is gewenst om in gesprek te geraken en te blijven en om te voorkomen dat het ingewikkelde jargon van de wereld van bestuurlijke besluitvorming, aanbesteding en spoor- en wegontwerp leidt tot een Babylonische spraakverwarring. Het te ontwikkelen beeldmerk is beeldbepalend. In het publiek krijgt het evenveel of meer aandacht dan de beeldmerken van de afzonderlijke projecten en hun afzenders; afhankelijk van het primaire doel van de communicatie. Bij publieksvoorlichting over de uitvoering van werkzaamheden kan dat anders zijn (meer nadruk) dan bij communicatie ten behoeve van de participatie/dialogo over het specifieke project (minder nadruk).

Openheid, openbaarheid en toegankelijkheid is een ander vitaal uitgangspunt: alle communicatie is duidelijk, actueel, feitelijk juist en proportioneel. De grondtoon bij de communicatie is zakelijk en neutraal. Dat is bevorderlijk voor een goede dialoog en een soepel proces van planrealisatie. Uitzondering is de communicatie die is gericht op het beïnvloeden van het reis- en verkeersgedrag. Die kan een andere, meer op overtuigen en minder op alleen informeren, gerichte toon hebben.

Doelgroepen van communicatie

Iedere inwoner van de stad Groningen, bijna iedere inwoner van omliggende gemeenten, talloze bezoekers van de stad en vrijwel ieder bedrijf en elke organisatie in en rond de stad krijgt tot 2020 te maken met werkzaamheden aan wegen en rails. In verschillende rollen:

- als werknemer, op weg naar kantoor of bedrijf
- als werkgever, die bereikbaar moet zijn voor klanten, personeel en bevoorrading
- als buurtbewoner, die hinder ondervindt van werkzaamheden in de nabije omgeving
- als toerist, op weg naar attracties in of rond de stad
- als student of scholier, op weg naar school of universiteit
- als patiënt, afhankelijk van zorg
- als familielid, vriend of vriendin, op weg naar ziekenhuis of zorginstelling
- als hulpverlener, op weg tussen eigen organisatie en telkens wisselende plekken in de stad.

Overigens wordt bij de inzet van verkeers- en mobiliteitsmanagement ook geredeneerd vanuit het perspectief van de mobilist/inwoner en worden deze rollen onderscheiden.

Veel Groningers hebben in diverse rollen te maken met de bereikbaarheid van de stad. Dat gegeven, en de duur en impact van de werkzaamheden vragen om

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

voortdurende, goed zichtbare voorlichtingsactiviteiten. Doordat de werkzaamheden zich in de loop van de maanden en jaren verplaatsen door en rond de stad zijn daarnaast extra inspanningen nodig, gericht op specifieke gebieden en de bij die gebieden betrokken doelgroepen, afhankelijk van de voortgang van het werk aan weg en rails.

Gezamenlijke kanalen

De planuitwerking van de afzonderlijke projecten blijft de verantwoordelijkheid van de afzonderlijke projectorganisaties; de communicatie daarover ook. Het motto daarbij is gezamenlijk optrekken waar mogelijk, zelfstandig opereren waar noodzakelijk of doelmatig. En bovenal, elkaar altijd goed op de hoogte houden. Om het overstijgende motief – Bereikbaarheid Stad – te benadrukken wordt samen met alle deelnemers aan het programma Bereikbaarheid Stad een *gezamenlijk motto en beeldmerk* ontwikkeld. Met ingang van 1 oktober 2012 of zoveel eerder als mogelijk wordt dat gebruikt op alle uitingen van de afzonderlijke projecten.

Er komt daarnaast een *centraal publieksloket*, voor de vier belangrijkste vormen van communicatie: een (fysiek) informatiecentrum met een centraal telefoonnummer, een centraal e-mailadres en een centrale website. De website komt als internetportaal naast en voor bestaande websites te staan. Het blijft mogelijk de bestaande websites afzonderlijk te benaderen. In de vormgeving daarvan zal uitdrukkelijk aandacht worden besteed aan het thema Groningen Bereikbaar!. Voor het internetportaal wordt nog een afzonderlijk plan opgesteld: het bouwen van een nieuwe website is weliswaar in een paar weken gepiept, maar er komt veel kijken om het goed te laten functioneren: makkelijk vindbaar zijn, snel, actueel en eenvoudig te beheren. Het moet op intelligente wijze al beschikbare informatie ontsluiten en zonodig extra informatie toevoegen, op grond van een uitstekend inzicht in de informatiebehoefte van potentiële gebruikers.

De projecten RegioTram en Aanpak Ring Zuid maken geregeld een huis-aan-huiskrant, die wordt verspreid in Groningen en omliggende gemeenten. Het ligt voor de hand de afzonderlijke kranten te vervangen door *één bereikbaarheidskrant*, die voldoende ruimte biedt aan de afzonderlijk projecten en tegelijk het gezamenlijke motto uitdraagt. De bereikbaarheidskrant verschijnt enkele keren per jaar, afhankelijk van de voortgang van de projecten. Vorm en aandacht van de krant vragen de aandacht: afzonderlijke projecten hebben naast meer algemene informatie ook informatie te geven aan specifieke groepen, over soms zeer specifieke onderwerpen. De redactie van een bereikbaarheidskrant staat voor de opgave om daar recht aan te doen, en tegelijk de gezamenlijkheid over het voetlicht te brengen. Daarvoor is het nodig met herkenbare katernen en rubrieken te werken en de voorpagina van de krant goed te benutten, waarbij een wegging plaatsvindt van het belang van informatie.

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Het helpt als het lukt de krant goed te lanceren en bekend te maken. Het helpt ook als op intelligente wijze aandacht wordt besteed aan het verschijnen van iedere nieuwe krant. Door alle partijen goed te betrekken bij de redactie van de krant wordt voorkomen dat belangrijke onderwerpen buiten beeld blijven.

Een krant is een oud en langzaam communicatiemiddel, maar van grote waarde als het gaat om het bereiken van sommige doelgroepen en het bewaren en beschikbaar stellen van achtergrondinformatie.

Vooraf voor de voorlichting over de uitvoering van fysieke werkzaamheden zijn *sociale media*, zoals Twitter, Facebook en/of Youtube zeer geschikt; grote groepen mensen kunnen snel worden bereikt en het is mogelijk om 'kettingreacties' uit te lokken. Vooral Twitter is een snelle en goede manier om berichtgeving van kranten, radio en televisie in werking te zetten of te beïnvloeden. De sociale media bieden daarnaast informatie over de communicatieactiviteiten van anderen en over thema's die daarbij spelen. Het belang van het volgen van en informeren via sociale media zal de komende jaren snel aan belang winnen.

Gezamenlijke boodschap

Voor de communicatie wordt een centrale boodschap ontwikkeld, in samenwerking met de deelnemende partijen. Bouwstenen daarvoor zijn:

- werkzaamheden zijn nodig voor blijvende bereikbaarheid
- samenwerken is het motto voor overheden, bedrijven en vervoerders
- oog voor Groningse kwaliteiten als ruimte, leefbaarheid en een schoon milieu
- ook tijdens de werkzaamheden blijft Groningen goed bereikbaar, maar enige hinder is onvermijdelijk
- In Groningen gebeuren ook tijdens de bouw bijzondere activiteiten. Hier wordt extra tijd, energie en geld in gestoken.

Deze boodschap wordt voortdurend uitgedragen, door alle partijen, waardoor de communicatie het karakter krijgt van een permanente campagne. Voorgaand aan en tijdens de uitvoering van werkzaamheden aan het netwerk zal tijdelijk extra inzet worden geleverd, gericht op doelgroepen die op dat moment de gevolgen ondervinden van de werkzaamheden. De campagne krijgt dan een intensiever karakter.

Samenwerking in dubbel opzicht

Voor succesvolle communicatie (voorlichting en dialoog) is uitstekende samenwerking een doorslaggevende voorwaarde. In twee opzichten:

- tussen de deelnemende partijen; bestuurlijk en ambtelijk
- tussen de disciplines verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie.

Met ten aanzien van het eerste punt nog een belangrijk extra punt van aandacht: de samenwerking met de opdrachtnemers van de projecten.

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

Dat geldt bijvoorbeeld voor het consortium dat het project RegioTram gaat realiseren, voor de exploitanten van trein- en busverbindingen en voor aannemers die de komende jaren actief zullen zijn in en rond de stad.

Planning communicatie

De werkzaamheden voor de communicatie van het programma Groningen Bereikbaar! starten onmiddellijk na goedkeuring van het projectplan door de stuurgroep. Stap 1 is het bijeenroepen van de communicatieadviseurs van gemeente, provincie, Rijkswaterstaat en ProRail en de projecten RegioTram en Aanpak Ring Zuid. Ook met VNO-NCW en UMCG zal meteen contact worden opgenomen.

Agendapunten zijn het ontwikkelen van een gezamenlijk beeldmerk en thema/motto, het ontwikkelen van gezamenlijke communicatiemiddelen zoals een website, een krant en een publieksloket. Bereikbaarheid Stad zal zich hiervoor ook oriënteren op vergelijkbare projecten en programma's elders.

Stap 2 is het ontwikkelen van beeldmerk en thema/motto

Stap 3 is het ontwikkelen van gezamenlijke communicatiemiddelen, waaronder in elk geval een internetportaal en een gezamenlijke bereikbaarheidskrant.

De samenwerkende partijen treden voor de zomer van 2012 gezamenlijk naar buiten, om de start van het project Groningen Bereikbaar! te markeren. Een tweede moment om de samenwerking te markeren is het wielerevenement Rondje Ring. Dat vindt plaats op 9 september, de auto-loze zondag. Op die dag wordt de ringweg in één richting afgesloten voor auto's en krijgen fietsers alle ruimte. Dat biedt de kans het thema Bereikbaarheid Stad op aansprekende wijze onder de aandacht te brengen. Samen met de organisatie van Rondje Ring zal hiervoor een publiciteitsplan worden gemaakt.

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Tabel 1. Planning Communicatie

Periode	Activiteiten
April/Mei	Oriëntatie op vergelijkbare projecten en programma's Start overleg gemeente, provincie, RWS, ProRail, RegioTram en Aanpak Ring Zuid Gesprek met VNO-NCW en UMCG Bureauselectie huisstijl en vormgeving Programma van eisen internetportaal gereed Markeren start bestuurlijke samenwerking
Juni 2012	Ontwikkelen beeldmerk en thema/motto Groningen Bereikbaar! Vastleggen domeinnamen voor internet, Twitter en Facebook Ontwerp website Redactie en productie eerste Bereikbaarheidskrant
Juli/Augustus	Bouw website Redactie en productie eerste Bereikbaarheidskrant
September	Testen en vullen website Eerste Bereikbaarheidskrant Publiciteit rondom Rondje Ring
Oktober	Website in gebruik

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

5 Organisatie

5.1 Samenwerkingsopgave

De voorgaande probleemanalyse (hoofdstuk 2 en 3) en de geschetste aanpak (hoofdstuk 4) vragen om goede en professionele samenwerking tussen alle betrokken partijen.

Analyse van de huidige samenwerking laat zien dat er sprake is van een grote hoeveelheid overlegreunien op het gebied van verkeer en vervoer (36!); van strategisch tot (zeer) operationeel, zowel bestuurlijk als ambtelijk.

De huidige overleggen zijn veelal op uitvoerend en projectniveau ontstaan en informeel van karakter. Vanwege de grote betrokkenheid en de wil van alle partijen om er uit te komen, levert dat op dit moment weinig problemen op.

De organisatie is echter niet efficiënt genoeg en de verantwoordelijkheden en bevoegdheden zijn niet vastgelegd. De verantwoordelijkheid voor het bereikbaar houden van stad en regio, is op dit moment niet expliciet belegd. Met de impact, complexiteit en samenhang van de werkzaamheden in de periode 2012-2020 is dat wel noodzakelijk.

Projecten komen en gaan en hebben primair het belang om het eigen projectdoel te realiseren; de scope van het project en het eigen invloedsgebied staan centraal.

Zonder regie op het (verkeer- en vervoer) netwerk is de kans groot dat conflicterende belangen te laat worden onderkend, waardoor ingrijpen niet of slechts met grote impact op planning en financiën mogelijk is. Daarnaast bestaat het gevaar van onsamenhangende communicatie richting burgers en reizigers en inefficiënte inzet van flankerende maatregelen.

Dit vraagt om netwerkregie. Onder netwerkregie verstaan wij:

- het afstemmen en zonnig prioriteren van projecten om daarmee de bereikbaarheid van de stad, tijdens de diverse werkzaamheden te waarborgen
- eenduidige en projectoverstijgend projectcommunicatie richting burgers en reizigers
- het gecoördineerd inzetten van flankerende maatregelen.

Een eerste vereiste om regie te kunnen voeren is zicht op de bereikbaarheidsknelpunten. Hiertoe wordt een bereikbaarheidsthermometer ontwikkeld (zie hoofdstuk 3).

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Afstemming en prioriteren werkzaamheden

Op basis van de bereikbaarheidsthermometer ontstaat inzicht in de bereikbaarheidsknelpunten. Door projecten op elkaar af te stemmen en zonnig te prioriteren kunnen bereikbaarheidsknelpunten worden ondervangen.

Projectoverstijgende communicatie

Ervaringen in andere projecten laten zien dat een uitgebreide publiekscampagne leidt tot een verkeersreductie zonder andere aanvullende maatregelen. Door een campagne passen al veel reizigers 'spontaan' hun reisgedrag aan. Vroegtijdige en eenduidige communicatie richting reizigers is dan ook van het grootste belang en gaat verder dan alleen begrip kweken voor de overlast. De Groningse bestuurders hebben daarnaast de wens uitgesproken met één gezamenlijk verhaal over de hinder naar buiten te willen treden. Dit vraagt om projectoverstijgende communicatie.

Gecoördineerde inzet flankerende maatregelen

Naast informeren van reizigers (communicatie) zijn er vier mogelijkheden tot gedragsverandering:

- andere route (verkeersmanagement)
- ander tijdstip (mobiliteitsmanagement)
- andere modaliteit (mobiliteitsmanagement)
- geen verplaatsing (mobiliteitsmanagement).

De volgorde van de mogelijkheden is niet toevallig. Uit gebruikersonderzoeken blijkt dat weggebruikers als eerste hun route aanpassen, vervolgens kiezen om op een ander tijdstip te reizen, daarna pas (als de hinder groot genoeg is) kiezen voor een andere vervoerswijze en als laatste besluiten thuis te werken (niet te gaan reizen). Elke stap is lastiger dan de voorgaande en over het algemeen ook duurder om te realiseren.

Reizigers trekken zich niets aan van bestuurlijke grenzen en de scope van een project. Het is niet efficiënt om steeds verschillende reizigersgroepen te benaderen over uiteenlopende maatregelen. Duurzame gedragsverandering is gebaat bij eenvoud en consistentie. Dit vraagt om een samenhangende aanpak voor gedragsverandering waarbij vanuit Groningen Bereikbaar! de coördinatie betreffende de inzet van deze flankerende maatregelen ten behoeve van projecten in uitvoering wordt opgepakt.

Verminderen ambtelijke en bestuurlijke drukte

Er zijn veel overleggen met vrijwel dezelfde partijen om tafel die praten over nagenoeg dezelfde onderwerpen. Er is sprake van bestuurlijke en organisatorische drukte.

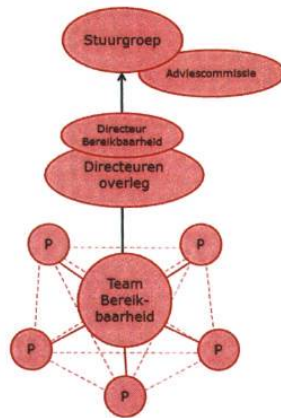
Collegiebrief - Groningen Bereikbaar!

Bestuurlijk is de wens uitgesproken om waar mogelijk het aantal ambtelijke en bestuurlijke overleggen terug te brengen, waarbij een vervoersautoriteit als 'stip op de horizon' is genoemd. Dit vraagstuk behoort niet tot de scope van het voorliggende projectplan.

5.2 Samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar!

Om de stad Groningen tijdens de diverse werkzaamheden bereikbaar te houden is er dus behoefte aan regie op de werkzaamheden, projectoverstijgende communicatie en een gecoördineerde aanpak gericht op gedragsverandering. Het gaat om het vormgeven van een samenwerkingsorganisatie die zoveel mogelijk gebruik maakt van de kennis en expertise van de afzonderlijke, vaak al bestaande, organisaties en projecten. De kracht van de bestaande organisaties en projecten wordt zoveel mogelijk benut om gezamenlijk vraagstukken op te pakken en zorgen voor afstemming en regie. Hiermee wordt veel dubbelwerk voorkomen. Volstaan kan worden met een compacte organisatie met een stevige ambtelijke en bestuurlijke inbedding.

In onderstaand plaatje is de samenwerkingsorganisatie verbeeld:



Figuur 9. Schematische weergave samenwerkingsorganisatie

Stuurgroep

Netwerkrege is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de beheerders van weg en spoor (Rijkswaterstaat, provincie, gemeente en Prorail).

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Zij zijn vanuit hun verantwoordelijkheid voor het goed functioneren van het wegen- en spoornetwerk primair belanghebbenden voor de bereikbaarheid van de stad en de regio Groningen. Daarnaast zijn deze partijen verantwoordelijk voor de realisatie van grote infrastructurele projecten en het openbaar vervoer. Vanuit deze integrale verantwoordelijkheid vormen de bestuurders van Rijkswaterstaat, provincie, gemeente en ProRail de stuurgroep van de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar!. Vanuit de gemeente en de provincie maken zowel de portefeuillehouders verkeer en vervoer als de portefeuillehouders Ruimtelijke Ordening deel uit van de stuurgroep.

Adviescommissie

Voorstellen die worden voorgelegd aan de stuurgroep worden voorafgaand daaraan voor advies voorgelegd aan een adviescommissie met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Een vertegenwoordiger van het bedrijfsleven maakt eveneens deel uit van de stuurgroep. De adviescommissie wordt ondersteund door een secretaris die verantwoordelijk is voor de voorbereiding van de overleggen en het opstellen van het advies. Op het moment dat mobiliteitsmanagement wordt ondergebracht bij de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar!, verzorgt de adviescommissie tevens de private inbreng op het gebied van mobiliteitsmanagement in het kader van het Beter Benutten programma. Met de nood- en hulpdiensten worden op voorhand de planning, werkzaamheden en mogelijke knelpunten besproken en getoetst aan de vigerende normen.

Directeur Bereikbaarheid

Centraal in de organisatie staat de directeur Bereikbaarheid. Deze directeur is het gezicht, eerste aanspreekpunt en eindverantwoordelijke van de samenwerkingsorganisatie.

De directeur Bereikbaarheid krijgt van de stuurgroep de opdracht om op basis van duidelijke criteria (reistijden) de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden te waarborgen. De directeur Bereikbaarheid krijgt hiertoe (op termijn) de beschikking over budgetten voor gedragsbeïnvloeding die nu op projectniveau en in reguliere programma's zijn belegd.

Na het inventariseren en signaleren van knelpunten wordt door de directeur Bereikbaarheid altijd eerst in overleg met de projecten en belanghebbenden gezocht naar oplossingen. Knelpunten die hieruit naar voren komen worden besproken in het directeurenoverleg.

Directeurenoverleg

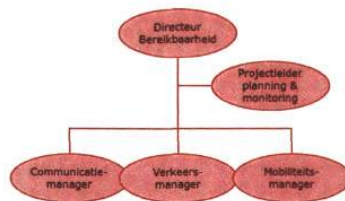
Het directeurenoverleg bestaat uit de directeuren van de beheerders van weg en spoor (Rijkswaterstaat, provincie, gemeente en ProRail), de directeuren van de grote projecten (Regiotram en Aanpak Ring Zuid) en de directeur van het OV bureau. Deze opzet leidt er toe dat er "spanning" wordt georganiseerd in het directeurenoverleg, doordat de verschillende belangen direct aan tafel zitten.

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

In het geval van 'niet' oplosbare knelpunten of grote gevolgen voor financiën of planning (maximaal 10 tot 20% van de voorkomende situaties) escaleert de directeur Bereikbaarheid naar de stuurgroep, waarbij in de 'escalatie' altijd de projectbelangen in overleg met de projectdirecteuren worden meegenomen evenals een mogelijke oplossing met de bijbehorende gevolgen voor de bereikbaarheid, financiën en planning.

Interne organisatie

Om de bereikbaarheid te managen wordt de directeur Bereikbaarheid ondersteund op het gebied van planning en monitoring, communicatie en coördinatie flankerende maatregelen. In figuur 10 is de interne organisatie van Groningen Bereikbaar! weergegeven.



Figuur 10. Interne organisatie Groningen Bereikbaar!

Planning en monitoring

Om de bereikbaarheidsknelpunten in kaart te brengen wordt een bereikbaarheidsthermometer ontwikkeld. De ontwikkeling en inzet van de bereikbaarheidsthermometer vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de bereikbaarheidsdirecteur. Daartoe wordt de directeur Bereikbaarheid ondersteund door een projectleider planning en monitoring. Deze projectleider is tevens verantwoordelijk voor de informatie uit en afstemming van projecten en is daarom de voorzitter van het planningsoverleg.

Het planningsoverleg is een (door) gestart overleg. De afgelopen maanden is er een start gemaakt met de verdere professionalisering van het planningsoverleg. Wanneer in het planningsoverleg wordt signaleerd dat de afgesproken reistijd wordt overschreden, komt dit ter tafel in een overleg van de directeur Bereikbaarheid met de verantwoordelijke projectdirecteuren. Indien nodig kan door de bereikbaarheidsdirecteur worden opgeschaald naar het directeurenoverleg of de stuurgroep.

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

Verkeer- en mobiliteitsmanagement

De directeur Bereikbaarheid is verantwoordelijk voor een gecoördineerde inzet van maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding (verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement) voor de bereikbaarheid van de stad Groningen. De directeur Bereikbaarheid wordt hierbij ondersteund door een verkeersmanager en mobiliteitsmanager. In hoofdstuk 4 wordt uitgebreid ingegaan op gedragsbeïnvloeding en de daarvoor bestaande organisatie en ontwikkelde maatregelen op het gebied van verkeer- en mobiliteitsmanagement. Voor de organisatie van verkeersmanagement wordt dit voorjaar een investerings- en organisatievoorstel ingediend bij de stuurgroep Groningen Bereikbaar!. Wat betreft mobiliteitsmanagement wordt deze zomer een inhoudelijk voorstel inclusief financiering ingediend bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit najaar wordt het lopende werkprogramma mobiliteitsmanagement, inclusief werkwijze en organisatie geëvalueerd. Bestuurlijk is de wens uitgesproken om dit werkprogramma organisatorisch onder te brengen bij de samenwerkingsorganisatie Bereikbaarheid Stad.

Communicatie

De communicatiemanager is verantwoordelijk voor het ontwikkelen van centrale kanalen van communicatie, zoals een publieksloket, een gezamenlijk motto en beeld en gezamenlijke campagnes. Daartoe onderhoudt hij de contacten met de communicatiemanagers van de afzonderlijke projecten en organisaties. Ook adviseert hij over de organisatie van de maatschappelijke dialoog rond het thema Groningen Bereikbaar! en de afzonderlijke projecten. De communicatiemanager werkt nauw samen met de verkeersmanager en mobiliteitsmanager en adviseert beiden over communicatie als belangrijke succesfactor voor hun vakgebied.

De communicatiemanager wordt van meet af aan voor de uitvoering van activiteiten ondersteund door een communicatieadviseur/medewerker. Naarmate de intensiteit van de uitvoering van werkzaamheden toeneemt, kan het nodig zijn extra capaciteit in te voegen. Het accent van het werk zal daarbij liggen op redactie en beheer van website en sociale media en op de productie van de Bereikbaarheidskrant.

Benodigde inzet

Aan de hand van de voorgestelde samenwerkingsorganisatie is een inschatting gemaakt van de benodigde inzet van capaciteit per functie. In tabel 1 staat de inschatting gegeven.

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Tabel 2. Bezetting samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar!

Functie	Fte
Directeur Bereikbaarheid	0,4
Projectleider monitoring en planning	0,6
Secretaris/adviescommissie	0,1
Verkeersmanager	0,3
Mobiliteitsmanager	0,3
Communicatiemanager	0,2
Communicatiemedewerker	0,6
Secretariële ondersteuning	0,5

De samenwerkingsorganisatie bestaat uit 3,0 formatieplaatsen. Deze formatieplaatsen worden bij voorkeur ingevuld door detachering van medewerkers vanuit de vier moederorganisaties.

Het is aan te bevelen om voor de rol van bereikbaarheidsdirecteur 'iemand van buiten' aan te trekken; een gezaghebbende persoon die met enige afstand en onafhankelijk deze rol in kan vullen.

Naast de bezetting van de samenwerkingsorganisaties wordt van zowel de moederorganisaties als de projecten verwacht dat zij capaciteit leveren voor overleg, afstemming en uitvoering van maatregelen. Dit wordt gezien als regulier werk van de betreffende organisaties en projecten.

Naast formatieplaatsen heeft de samenwerkingsorganisatie een budget nodig voor out-of-pocket kosten, onder andere voor monitoring en communicatie.

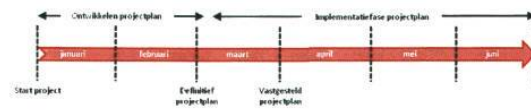
Voor de begroting en dekking wordt een separate notitie opgesteld.

De uitrol en ontwikkeling van Groningen Bereikbaar! vraagt tot de zomer 2012 eenmalig om extra inzet en financiële middelen voor onder andere de ontwikkeling van de thermometer en de nadere definitie van- en aanvaardbare grenswaarden voor bereikbaarheid.

In onderstaand figuur staat schematisch aangegeven hoe de ontwikkeling van het projectplan Groningen Bereikbaar! er uit ziet.

Jaarlijks wordt de samenwerking kort geëvalueerd en een werkprogramma en het daarvoor benodigde budget voorgelegd aan de stuurgroep. Dit gebeurt voor het eerst eind 2012. In onderstaand schema wordt het proces in 2012 weergegeven.

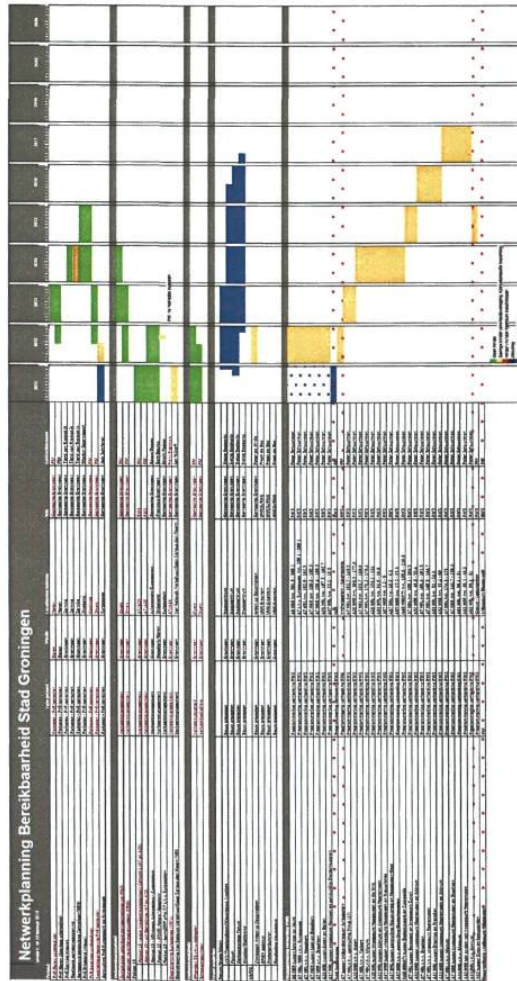
Collegebrief - Groningen Bereikbaar!



Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Bijlagen

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!



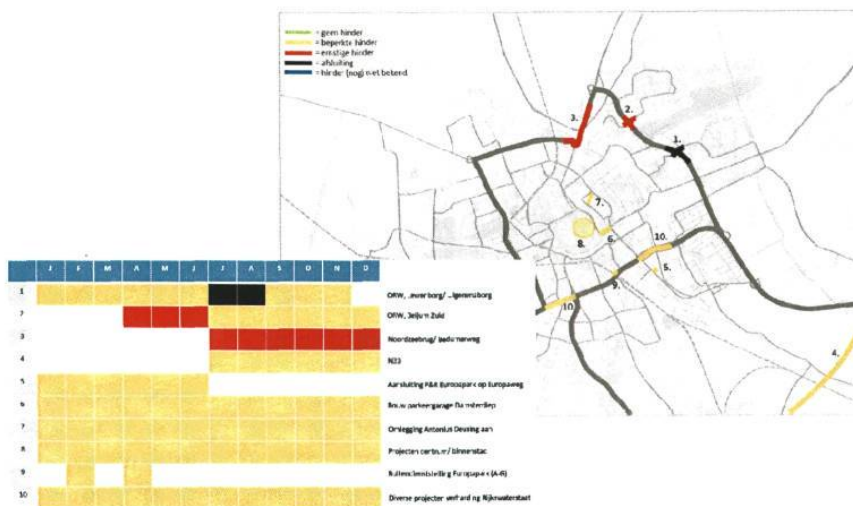
Bijlage 1 blad 2

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

Overzicht projecten 2012-2020 per jaar

Overzicht projecten 2012



- Rijkswaterstaat voert meerdere projecten uit op de A7 en de A28. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd binnen de WBU en zullen beperkte hinder veroorzaken.
- In en rondom het centrum op diverse locaties gewerkt. Dit zijn projecten die vooral wat lokale hinder veroorzaken.
- De projecten in 2012 die zware hinder gaan veroorzaken zijn de afsluiting van de Oostelijke Ringweg (ORW) in juli en augustus en de werkzaamheden op de Noordzebrug. De werkzaamheden met grote hinder aan de ORW vinden plaats gedurende de bouwvak en de werkzaamheden aan de Noordzebrug starten na de bouwvak. In principe zullen deze projecten dus niet gelijktijdig hinder veroorzaken.

Collegedrief - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

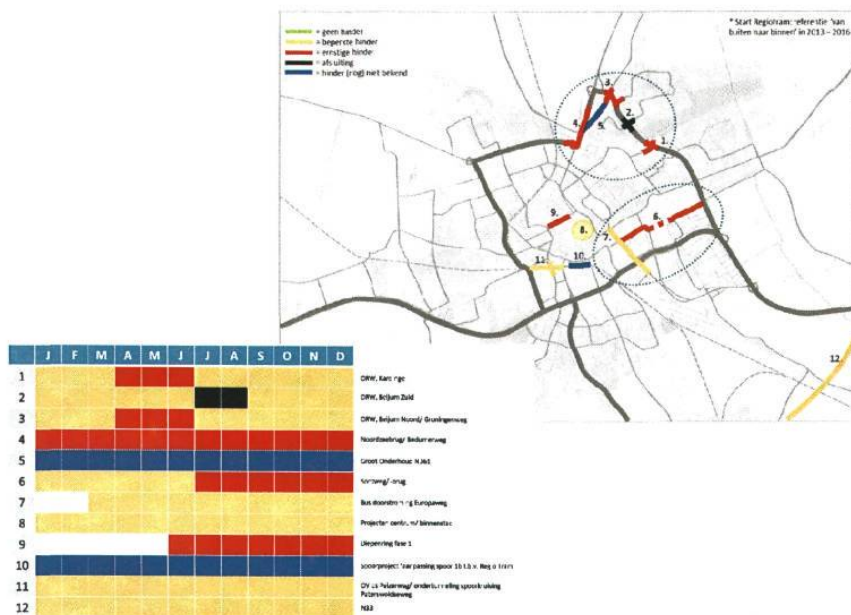
Naast de aangegeven werkzaamheden is er sprake van een bijzonder wielerevenement op de Ring Groningen op de autoloze zondag, 9 september 2012. Dit vergt goede afstemming met de werkzaamheden die in augustus/september zijn gepland, zoals de start van het project Noordzeebrug.

Voor het overige zijn er zo op het eerste gezicht in 2012 geen zware planningsopgaven.

Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

Overzicht projecten 2013



- In 2013 wordt net zoals in 2012 nog volop gewerkt in en rondom het centrum. Naast de projecten van 2012 komen daar dit jaar de werkzaamheden aan de Diepenring, de Europaweg en de Paterswoldseweg bij. In 2013 zal de bereikbaarheid van het centrum (en het UMCG) verder onder druk komen te staan.
- De projecten in 2013 die zware hinder gaan veroorzaken zijn de afsluiting van de ORW in juli en augustus en de werkzaamheden op de Noordzeebrug. Afstemming is noodzakelijk. Naast deze twee projecten vinden in de noordoosthoek van de stad ook nog onderhoudswerkzaamheden plaats aan de N361.
- In 2013 wordt ook gestart met de bouw van de Regio Tram. Op dit moment is nog onvoldoende inzicht in de planning en de hinder.

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

Bijzondere planningsopgaven in 2013:

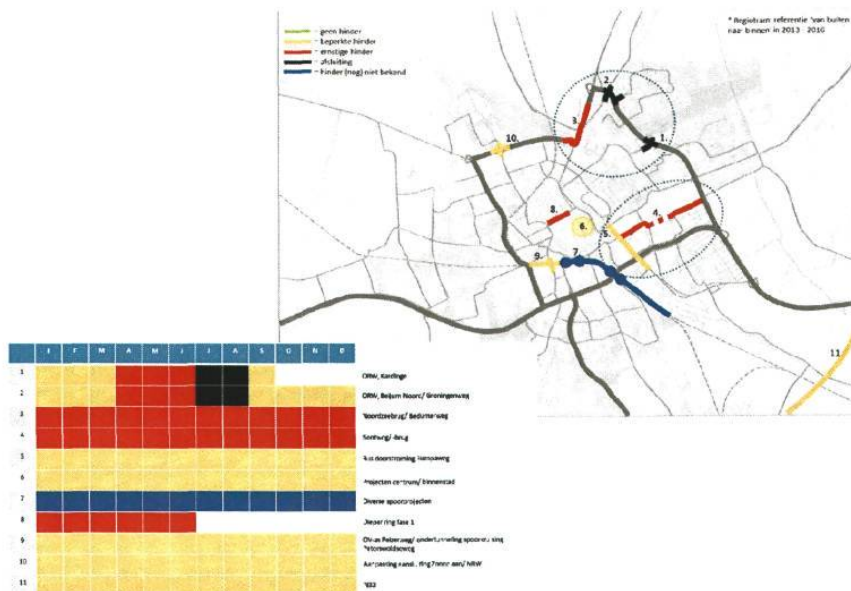
Het voorgaande overziend zijn er een aantal bijzondere planningsopgaven:

- bereikbaarheid binnenstad: aan meerdere kanten wordt gewerkt op wegen die belangrijk zijn voor de bereikbaarheid van de binnenstad. In het bijzonder ligt er een afstemmingsopgave voor de bereikbaarheid vanuit zuidelijke richting voor auto en openbaar vervoer. Op de kaart staan al werkzaamheden op de Paterswoldseweg en de Europaweg, terwijl mogelijk in het kader van de tram in dat jaar ook gewerkt gaat worden aan de Stationsweg/Hereweg. Dit vergt nadere onderlinge afstemming om de bereikbaarheid van de binnenstad en het station te waarborgen
- de algehele openbaar vervoerbereikbaarheid van station en binnenstad is nog een apart aandachtspunt omdat er waarschijnlijk op het merendeel van de belangrijkste buscorridors werkzaamheden plaatsvinden (HOV-as Peizerweg, Hereweg (tram), Europaweg, Kardinge/Oosterhamriktracé (tram), Zonnelaan/Eikenlaan (tram))
- bereikbaarheid omgeving Sontweg: omdat er zowel aan de Sontweg als aan de Europaweg gewerkt wordt, moet nader gekeken worden naar de bereikbaarheid van de hulpdiensten (uitrukroutes hulpdiensten) en het bestemmingsverkeer naar omgeving Sontplein en IKEA
- in wat lichtere mate kan de bereikbaarheid van Paddepoel/Selwerd/Tuinwijk een zorg zijn, omdat er gewerkt wordt aan Noordzeerug/Bedumerweg terwijl in het kader van de tram de kans bestaat dat er ook gewerkt gaat worden aan het traject Zonnelaan/Eikenlaan.

Collegedebat - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

Overzicht projecten 2014



- In 2014 wordt nog steeds in het centrum gewerkt. Projecten zijn de Diepenring, de parkeergarage FORUM en de Europaweg.
- De projecten in 2014 die zware hinder gaan veroorzaken zijn de afsluiting van de ORW in juli en augustus en de werkzaamheden op de Noordzebrug. Afstemming is noodzakelijk.
- In 2014 wordt ook gestart met een groot aantal spoorprojecten (in periode tussen 2014 en 2020 – wanneer wat wordt aangepakt is nog niet duidelijk). De exacte hinder van deze projecten op het weggebonden verkeer en op de beschikbaarheid van het spoor moet inzichtelijk worden gemaakt.
- In 2014 is de bouw van de Regio Tram volop aan de gang. Op dit moment is nog onvoldoende inzicht in de planning en de hinder.

Collegedebat - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

Bijzondere planningsopgaven in 2014

De bijzondere planningsopgaven uit 2013 zijn onverminderd ook van toepassing op 2014, met als extra dat nu ook de bereikbaarheid per spoor er als zorgpunt bij komt en dat waarschijnlijk grote delen van de tramtracé's in aanleg zijn. Dit laatste moet goed zijn afgestemd met de bouwprojecten in Oostwand/Forum en UMCG. Als er in 2014 zowel op het spoor als op de buscorridors gewerkt wordt kunnen spoor en bus mogelijk minder goed elkaars hinder opvangen.

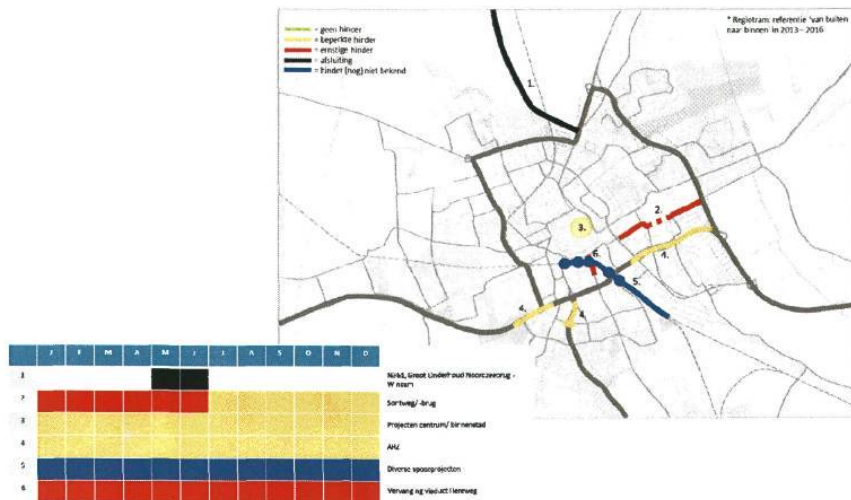
Stapeling van projecten in 2013 en 2014

Veel projecten zijn in 2013/2014 gepland om te zorgen dat ze klaar zijn voordat in 2015 de Aanpak Ring Zuid in uitvoering gaat. Dit zorgt echter in 2013/2014 voor een stapeling van projecten, die een forse impact op de bereikbaarheid van de stad heeft. Nader bekeken moet worden of die impact nog acceptabel is, of dat het nodig is projecten meer te spreiden.

Collegedebat - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

Overzicht projecten 2015



- In 2015 wordt in de binnenstad alleen nog gewerkt op de Grote Markt (Nijestee/Oostwand), overige projecten zijn gereed. Hinder is beperkt.
- In 2015 starten de bouwwerkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg. Op diverse locaties op de A7/N7 en de A28 wordt gewerkt. Dit veroorzaakt op diverse locaties hinder. Deze locaties zijn indicatief, uitgaande van het principe 'van buiten naar binnen', maar onder voorbehoud van de bouwplanning van de aannemer.
- Gelijktijdig wordt ook gewerkt aan de vervanging van het Herewegviaduct. Dit is een belangrijke Noord-Zuid verbinding die ten tijde van de ombouw van de Zuidelijke Ringweg een belangrijke functie kan vervullen. Afstemming tussen beide projecten is noodzakelijk.
- Ook wordt in 2015 nog gewerkt aan de Regio Tram. Als het principe van 'van buiten naar binnen bouwen' wordt gehanteerd betekent dit dat de meeste hinder zich in deze periode zal voordoen in en rond het centrum.
- In verband met het omleiden van verkeer over de Ring is afstemming tussen ARZ en de Regio Tram noodzakelijk (dan mag door de Regio Tram niet gewerkt worden – althans geen capaciteitsreductie – op de ORW).

Collegedebat - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

- Ook wordt in 2015 nog volop gewerkt aan het spoor. Afstemming tussen de spoorprojecten en de projecten ARZ en de Regio Tram is vereist. Wat kan samen en/of tegelijkertijd uitgevoerd worden en wat juist helemaal niet?

Bijzondere planningsopgave in 2015

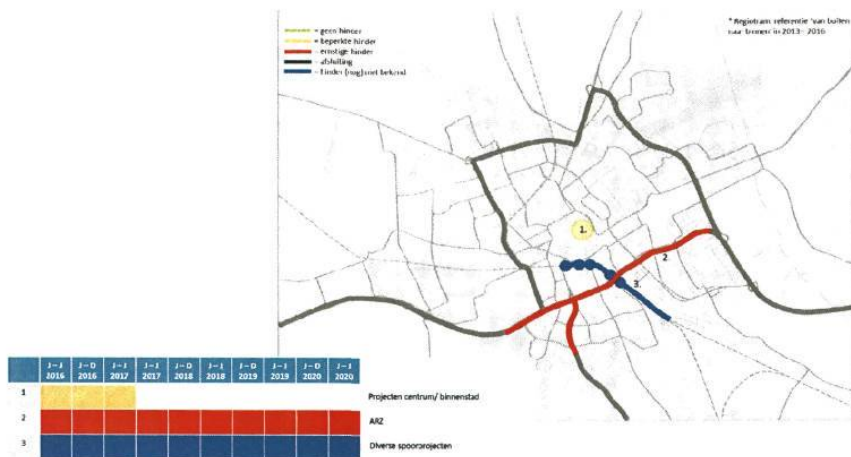
Bijzondere planningsopgave is de bereikbaarheid van station en binnenstad vanuit zuidelijke richtingen, omdat gewerkt wordt aan de tram, het Hereweg-viaduct, de Aanpak Ring Zuid en de Sontweg. Uitgaande van het principe 'van buiten naar binnen' mag verwacht worden dat de echte raakpunten van de tram met de Aanpak Ring Zuid (werkzaamheden op de kruispunten van de tram met de Noordelijke en Oostelijke Ringweg en het kruispunt Stationsweg/Hereweg) in dit jaar gepasseerd zijn. Maar dit moet nog wel blijken. In ieder geval is het zo dat de tram nog niet rijdt, maar dat de busverbindingen op het tramtracé wel beperkt zijn.

De samenloop met tram en Herewegviaduct betekent daarom dat de Aanpak Ring Zuid dit jaar nog geen zware verkeershinder mag veroorzaken, maar werkzaamheden met beperkte verkeershinder zijn wel acceptabel.

Collegedebat - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

Projecten 2016-2020



- In 2017 worden de laatste werkzaamheden van het project Grote Markt/Forum afgerond.
- Vanaf 2016 wordt vooral gewerkt aan de Zuidelijke Ringweg, spoorprojecten (welke dat exact zijn en in welke periode deze worden uitgevoerd is nog niet bekend) en de Regio Tram (alleen eerste deel van 2016, geen infrastructuur meer).

Bijzondere planningsopgave 2016-2020

Volgens de nu bekende planningsopgave moet een groot aantal projecten in 2015 zijn afgerond. Ook de fysiek ingrijpende werkzaamheden aan de tram zouden moeten zijn afgerond en de tram zou medio 2016 moeten gaan rijden.

De eerste planningsopgave is om de planningsopgave nader te bezien welk risico op uitloop er is. Zijn alle voor 2016 te realiseren projecten al obstakelvrij? Onteigeningen bijvoorbeeld, kunnen zorgen voor 'onverwachte' vertraging.

Het is evident dat de Aanpak Ring Zuid tenminste een deel van deze jaren forse verkeershinder gaat opleveren. De hinder van de spoorprojecten is nog volstrekt onbekend.

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

Beiden zullen vakantieperiodes willen gebruiken voor werkzaamheden met ernstige hinder c.q. buitendienststellingen. Afstemming is noodzakelijk om stapeling van hinder te voorkomen en zekerheid te hebben dat spoor en weg/bus in bepaalde perioden elkaars alternatief kunnen zijn.

Bijzonder aandachtspunt tussen spoor en Aanpak Ring Zuid zijn ook de spoorkruisingen Hereweg en Esperantostraat. De spoorwegovergang Esperantostraat kan op z'n vroegst voor autoverkeer worden afgesloten als het Herewegviaduct (gepland in 2015) daadwerkelijk gereed is.

Tenslotte mag verwacht worden dat er nog (kleinere) werkzaamheden op het wegennet opduiken die nog niet bekend of gepland zijn. Dergelijke werkzaamheden zijn niet op voorhand uitgesloten, maar kunnen pas worden toegelaten als is aangetoond dat ze qua hinder acceptabel zijn, rekening houdend met de dan al geplande hinder (slot-beheer).

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

Kwalitatieve beoordeling bereikbaarheid

De beoordeling is kwalitatief uitgevoerd op basis van de nu beschikbare informatie (over planning en hinder van de projecten). Waarbij '-' een verslechtering van de bereikbaarheid ten opzichte van de huidige situatie betekent, '0' een gelijkblijvend niveau van de bereikbaarheid impliceert en '+' een verbetering van de bereikbaarheid ten opzichte van de huidige situatie.

Doorstroming openbaar vervoer

Voor de impact op de doorstroming van het openbaar vervoer zijn de gevolgen (van de projecten) beoordeeld voor de belangrijke OV corridors.



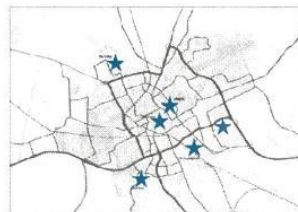
Route 1.	-/0	-	-	+	+
Route 2.	0	0	0	0	0
Route 3.	0	-	-	+	+
Route 4.	0	0	0	0	0
Route 5.	0	0	-/0	0	0
Route 6.	-/0	-	-	-/0	+

Op basis van bovenstaande kwalitatieve beoordeling blijkt dat de routes via de Europaweg en de Peizerweg en in het centrum door de aanleg van de Regiotram vanaf 2013 te maken krijgen met een verslechterde doorstroming. Na 2014 is de doorstroming van een aantal routes verbeterd ten opzichte van de huidige situatie, dit komt onder andere door de realisatie van nieuwe solitaire infrastructuur voor het openbaar vervoer (onder andere busbaan Peizerweg fase 3, ondertunneling spoorkruising Paterswoldseweg, Regiotram en de busbaan Europaweg).

Collegedebat - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

Bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen (dynamo's)



Martini	0	0	-/0	-	-
Europapark	0	-/0	-/0	0	-
Centrum	0	-	-	-/0	-/0
UMCG	0	-	-	0	-/0
Zernike	-/0	-/0	-/0	0	0
Euveldgumme	-/0	-/0	-/0	-/0	-/0

Aanrijtijden van nood- en hulpdiensten



Martini	0	-	-	-	-
UMCG	-	-	-	0	-
Sorobweg	0	-	-	-	-/0
Damstraat	0	0	0	0	0

Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

Raakvlakken projecten



Uit de analyse van de projectinventarisatie zijn ook onderlinge verbanden en kansen te halen. Het bovenstaande overzicht geeft een kijk op de projecten die gereed moeten zijn voor start ARZ (2015) om bijvoorbeeld de beschikbaarheid van de volledige capaciteit op omleidingsroutes te kunnen bieden.

Het is evident dat de geplande werkzaamheden op de Noordelijke en Oostelijke Ringweg gereed moeten zijn voordat de Aanpak Ring Zuid van start gaat. De Ringweg is immers veruit de belangrijkste omleidingsroute.

Evenzo moet het Sontbrugtracé gereed zijn voordat in het kader van de Aanpak Ring Zuid het Europaplein wordt aangepakt. Zeker als, zoals tot nu toe in de plannen staat, het Europaplein wordt omgebouwd naar een halve aansluiting. De Sontbrug is dan immers noodzakelijk als oplossing voor de te vervallen rijrichtingen op het Europaplein.

Als de (bus)maatregelen op de HOV-as Peizerweg, Laan Corpus den Hoorn/Boerhavelaan, vervanging Herewegviaduct en Europaweg nog niet gereed zijn mag de Aanpak Ring Zuid geen grote verkeershinder veroorzaken. De doorstroming van openbaar vervoer en hulpdiensten kan dan waarschijnlijk niet gewaarborgd worden.

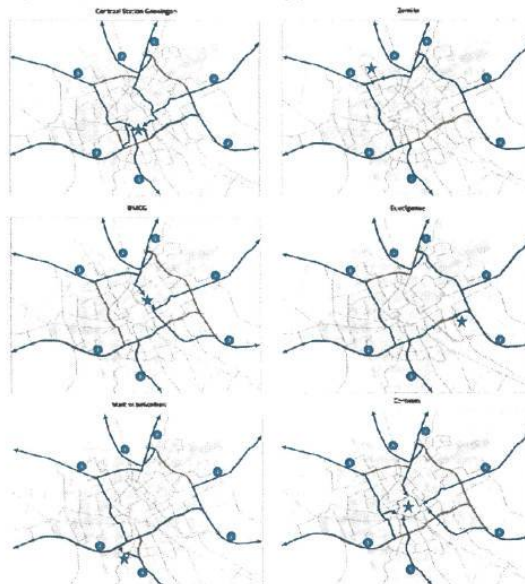
Bijlage 4

Collegedrief - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

Overzicht routes thermometer

In hoofdstuk 3 staat de bereikbaarheidsthermometer toegelicht. Hieronder staat de uitwerking van de bereikbaarheid van de belangrijke bestemmingen (dynamo's) vanuit de verschillende belangrijke invalsroutes.



Bijlage 5

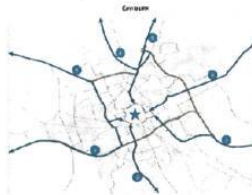
Collegebrief - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudde

Voorbeeld thermometer

Om de methodiek te verifiëren zijn vooruitlopend op de nadere uitwerking van de thermometer in de implementatiefase alvast enkele conceptberekeningen uitgevoerd. Hierbij de berekeningen voor de reistijden van/naar het centrum en het Europapark. Op de volgende pagina staan de resultaten van de conceptberekeningen voor de indicator doorstroming hoofdroutes gegeven.

<i>Routes naar centrum</i>	<i>OS (min)</i>	<i>AS (min)</i>
1 Assen-Centrum	23	22
1 Centrum-Assen	22	23
2 Leek-Centrum	17	17
2 Centrum-Leek	16	18
3 Zuidhorn-Centrum	17	16
3 Centrum-Zuidhorn	16	17
4 Winsum-Centrum	22	21
4 Centrum-Winum	20	22
5 Bedum-Centrum	16	15
5 Centrum-Bedum	15	16
6 Ten Boer-Centrum	17	16
6 Centrum-Ten Boer	16	17
7 Hoogezand-Centrum	21	20
7 Centrum-Hoogezand	18	20



<i>Routes naar Europapark</i>	<i>OS (min)</i>	<i>AS (min)</i>
1 Assen-Europapark	19	18
1 Europapark-Assen	18	19
2 Leek-Europapark	14	14
2 Europapark-Leek	13	15
3 Zuidhorn-Europapark	22	22
3 Europapark-Zuidhorn	21	22
4 Winsum-Europapark	28	26
4 Europapark-Winum	25	28
5 Bedum-Europapark	22	20
5 Europapark-Bedum	19	22
6 Ten Boer-Europapark	20	18
6 Europapark-Ten Boer	18	20
7 Hoogezand-Europapark	14	14
7 Europapark-Hoogezand	12	13



Collegedebrief - Groningen Bereikbaar!

Twynstra Gudge

<i>Reistijden op hoofdroutes</i>	<i>OS (min)</i>	<i>AS (min)</i>
1 Assen-Julianaplein	16	15
1 Julianaplein-Assen	16	17
2 Leek-Vrijheidsplein	14	12
2 Vrijheidsplein-Leek	10	13
3 Zuidhorn-Zernike	14	13
3 Zernike-Zuidhorn	12	14
4 Winsum-Noorderhoogebrug	19	19
4 Noorderhoogebrug-Winum	18	20
5 Bedum-Noorderhoogebrug	17	16
5 Noorderhoogebrug-Bedum	16	17
6 Ten Boer-ring Oost	10	9
6 ring Oost-Ten Boer	9	10
7 Hoogezand-Euvelgunne	12	11
7 Euvelgunne-Hoogezand	10	11
A Vrijheidsplein-Euvelgunne	10	14
A Euvelgunne-Vrijheidsplein	14	12
B Vrijheidsplein-Zernike	8	10
B Zernike-Vrijheidsplein	10	8
C Zernike-Noorderhoogebrug	8	8
C Noorderhoogebrug-Zernike	8	8
D Noorderhoogebrug-Euvelgunne	10	10
D Euvelgunne-Noorderhoogebrug	9	10



Collegebrief - Evaluatie ecologisch beheer

.
. .
Bestuursdienst



Afdeling Wijkbeheer
Steller Mark Ronda
Onderwerp Evaluatie ecologisch beheer 2011 en planning 2012

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 8581

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO12.2917378

Datum **23 FEB 2012**

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In ons collegeprogramma 2010-2014 "Groningen progressief met energie, stad voor iedereen" neemt ecologie een prominente plek in. Belangrijke doelstelling is het oplossen van knelpunten in de Stedelijke Ecologische structuur. Daarnaast is burgerparticipatie een speerpunt bij het beheer van het groen. De doelstellingen op het gebied van natuur en water hebt u verder vastgelegd in de groenstructuurvisie "Groene Pepers" en het "Groninger water- en rioleringsplan". Afgelopen jaar bent u geïnformeerd over de ontwikkelingen van ecologie en water middels de notitie "Evaluatie ecologisch beheer 2010 en planning 2011". Ook dit jaar willen wij u informeren middels de notitie "Evaluatie ecologisch beheer 2011 en planning 2012".

Evaluatie 2011

Afgelopen jaar is, door de diverse projecten en verdere aanpassingen in het beheer, een bijdrage geleverd aan de ecologische kwaliteit van de stad. Vooral de volgende onderdelen hebben daar aan bijgedragen:

- het vertalen van het doelsoortenbeleid naar beheerplannen;
- de uitvoering van een monitoring van flora en fauna in een aantal gebieden in de Stedelijke Ecologisch Structuur;
- diverse projecten ter versterking van de Stedelijke Ecologische Structuur;
- de uitvoering van participatieprojecten;
- afspraken met de waterbeheerders over functiegericht waterbeheer;
- projecten ter informatie en stimulatie van de "eetbare stad";
- de inzet van de stadskudde voor het ecologisch beheer van bermen;
- de uitwerking van een ecologisch herinrichtingsplan voor park Selwerd.

De bezuinigingen hebben ook invloed op het budget voor ecologie. Voor een aantal gebieden betekent dit dat de versterking of het behoud van de ecologische kwaliteit onder druk is komen te staan. Door een zorgvuldige inzet van de beschikbare middelen hebben we getracht de negatieve consequenties voor de stedelijke natuur en de daaraan gerelateerde biodiversiteit zoveel mogelijk te beperken.

Collegiebrief - Evaluatie ecologisch beheer

Planning 2012

In de nota "Evaluatie ecologisch beheer 2011 en planning 2012" zijn de doelstellingen voor 2012 geconcretiseerd. Het gaat hierbij zowel om projecten als om de verdere aanscherping van het ecologisch beheer. Net als voor 2011 geldt dat het doelsoortenbeleid als leidraad wordt gebruikt. Belangrijke onderdelen uit deze planning zijn onder andere:

- het (her)schrijven van ecologische beheerplannen, afgestemd op het doelsoortenbeleid;
- monitoring van de flora en fauna in de Stedelijke Ecologische Structuur;
- diverse projecten ter versterking van de Stedelijke Ecologische Structuur;
- concretisering van de in 2011 uitgewerkte ecologische verbeteringen voor park Selwerd;
- onderzoek alternatieve bestrijding van de Kaukische Berenklauw door verbod glyfosaat (roundup);
- het stimuleren en coördineren van participatieprojecten;
- onderzoek naar het voorkomen van bijen in de stad en de verbetering van hun leefomgeving in het kader van het jaar van de bij;
- uitvoering van ecologisch beheer met schapen, waarbij de schapen aan het begin van het seizoen tijdens een 10 daagse schapentrektocht (www.schapentrektocht.nl) over de hondsrug van het Bargerveen naar Groningen zullen trekken;
- verlenging van de actie "Meld een ijsvogel".

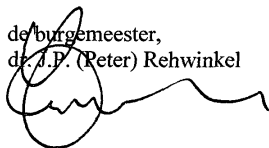
Voor de gehele inhoud van de "Evaluatie ecologisch beheer 2011 en planning 2012" verwijzen wij u naar de bijlage.

Financiën

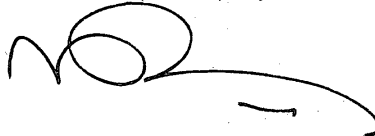
De kosten van de bovenstaande maatregelen en projecten worden gedekt uit de reguliere onderhoudsbudgetten en het Programma Stadsbeheer 2012.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Collegebrief - Evaluatie ecologisch beheer

BIJLAGE

Evaluatie ecologisch beheer 2011 en planning 2012

De gemeente Groningen heeft een Stedelijke Ecologische Structuur (SES). De SES bestaat uit een aantal gebieden die met elkaar worden verbonden door ecologische verbindingzones. Door verbetering in het ecologisch beheer én (kleinschalige) projecten wordt getracht de ecologische kwaliteit in deze gebieden en verbindingzones te vergroten. Hierbij wordt ingehaakt op het doelsoortenbeleid. Dit beleid geeft aan welke soorten en planten worden nagestreefd in de SES en welke eisen zij stellen aan hun leefomgeving. Op basis daarvan kunnen ecologische maatregelen worden beschreven, die nodig zijn om de natuurlijke omgeving van de doelsoort te realiseren. Doordat het versterken van ecologische gebieden en verbindingzones vaak maatwerk is wordt veelal gebruik gemaakt van gespecialiseerde aannemers en bedrijven.

De bezuiniging raken ook de ecologiegelden. Dit betekent dat in de meeste gebieden de versterking of het behoud van de ecologische kwaliteit onder druk is komen te staan. Door een zorgvuldige inzet van de beschikbare middelen zijn de negatieve consequenties voor de stedelijke natuur en de daaraan gerelateerde biodiversiteit zoveel mogelijk beperkt.

In deze notitie worden de resultaten van het ecologisch beleid en het beheer over 2011 en onze plannen voor dit werkterrein in 2012 concreet toegelicht. Welke projecten hebben we het afgelopen jaar uitgevoerd, met welke projecten gaan we in 2012 aan de slag en hoe ziet het bijbehorende tijdspad eruit? In de evaluatie is in cursief aangegeven hoe deze onderwerpen voor 2011 op de planning stonden. Daaronder is aangegeven wat de bereikte resultaten zijn.

Evaluatie 2011

1. Beleid

Beheerplannen

Voor alle kerngebieden binnen de SES worden de huidige beheerplannen aangepast tot ecologische beheerplannen. Voor een aantal gebieden zal een nieuw beheerplan geschreven moeten worden. Het belangrijkste kader voor deze ecologische plannen is het doelsoortenbeleid. De gegevens over beheer en inrichting die tijdens de monitoring zijn verzameld zijn een belangrijke input voor de beheerplannen. In 2011 wordt voor de Rabenhauptlokatie aan de Hereweg een ecologisch beheerplan geschreven. Voor het Noorderplantsoen worden doelsoorten ingepast in het bestaande beheerplan.

Voor de Rabenhauptlokatie en het Noorderplantsoen zijn de ambities die de doelsoorten stellen aan hun omgeving vertaald naar een beheerplan.

Waterbeleid

Het streven naar een duurzaam stedelijk watersysteem krijgt verder vorm door het aanleggen van natuurvriendelijke oevers en het verbinden van vijvers onderling. We zullen hierbij gebruik maken van de uitkomsten van de ecoscan/stadswaterscan. Projecten op dit gebied worden met name in Groningen-Zuid en Lewenborg uitgevoerd in 2011.

Voorbeelden van projecten in uitvoering zijn Hendrik de Vries Plantsoen en Groene long Beijum. Lewenborg is voorbereid in 2011 maar zal in 2012 uitgevoerd worden. Daarnaast zijn we samen met waterschap Noorderzijlvest bezig met de voorbereiding van waterstructuurplan Noorddijk fase 2.

Afvalstromen

De oppervlakte ecologisch beheerd grasland en sloten neemt jaarlijks toe en daarmee ook de kosten van afvoer en storten van het maaisel. Om de kosten binnen de perken te houden moet worden onderzocht of er goedkopere alternatieven zijn voor de verwerking van de vrijkomende afvalstromen.

Collegebrief - Evaluatie ecologisch beheer

Daarbij moet worden gekeken wat de technische haalbaarheid van deze plannen is, maar ook de wettelijke mogelijkheden voor hergebruik, compostering of vergisting.

Belangrijkste conclusie uit het onderzoek is dat het maaisel op een duurzamere manier verwerkt kan worden. Of dit ook zal leiden tot een bezuiniging is binnen de kaders van dit onderzoek nog niet te zeggen. Er vinden nog veel ontwikkelingen plaats in de wijze van vergisting van het sloot- en bermmaaisel. Uitgebreidere uitkomsten van het onderzoek worden door de projectgroep biomassa los van deze evaluatie in februari gerapporteerd. Wel is het (kleinschalig) mogelijk om maaisel te gebruiken als stro. Dit kan worden afgezet bij bijvoorbeeld lokale maneges en (zorg)boerderijen. Dit is echter geen structurele bezuiniging omdat de kwaliteit en bruikbaarheid van het hooi afhangt van de weersomstandigheden.

2. Beheer

Bermbeheer

De kwaliteit van het ecologisch bermbeheer staat onder druk door de hoge stortkosten en de geplande bezuinigingen. Dit betekent ook dat een aantal eerder vastgestelde doelstellingen onder druk staan, zoals de ambitie om de biodiversiteit van het stedelijk gebied te versterken door middel van de uitwerking van het doelsoortenbeleid met behulp van meer ecologisch beheer.

Door een zorgvuldige inzet van de beschikbare middelen zullen we trachten de negatieve consequenties voor de stedelijke natuur en de daaraan gerelateerde biodiversiteit zoveel mogelijk te beperken. De volgende maatregelen worden voorgesteld.

- *De berm wordt braak gelegd. Dit betekent dat de berm voor het grootste deel niet meer wordt gemaaid. Alleen langs weg, fiets- of voetpad wordt een strook van een meter gemaaid. Gevolg is dat de berm verruigt, storingssoorten zullen toenemen en op langere termijn zal er opslag van bomen in de berm gaan groeien;*
- *De maaifrequentie terugbrengen. Dit betekent dat bermen in plaats van twee keer, nog maar één keer gemaaid worden. Gevolg is een vertraging in de ecologische ontwikkeling en achteruitgang van de natuurkwaliteit van de berm.*

De bovengenoemde voorstellen in het beheer zijn doorgevoerd. Over de gevolgen hiervan op de graslanden is echter nog niet veel te zeggen. Pas na een aantal jaar zal duidelijk worden wat de consequenties zijn van het terugbrengen van de maaifrequentie van twee keer naar één keer.

Schaapskudde

Het beheer met schapen zal in 2011 worden voortgezet. De start van het schapenseizoen zal eind maart begin april zijn. De schapen blijven tot eind oktober. De resultaten van het vegetatieonderzoek in 2009 en 2010 zullen worden meegenomen in een verdere verbetering van de inzet van de schapen. Overige activiteiten rond de schaapskudde:

- *Net als afgelopen jaar kunnen scholen en kinderdagverblijven zich in 2011 aanmelden voor een educatief bezoek aan de schaapskudde;*
- *De schaapscheerderdag zal weer in het Noorderplantsoen worden gehouden. Tijdens deze dag worden de schapen geschoren en zijn kraampjes met streekproducten aanwezig.*

De begrazing door schapen is weer zeer succesvol geweest. De stadskudde heeft een deel van de ecologische bermen begraasd. Het verwachte eindbeeld is gehaald. Vele mensen hebben weer genoten van de schapen begeleidt door herder Bouke Arends. De schaapscheerderdag is dit jaar niet in het Noorderplantsoen gehouden maar in park Selwerd. Het was hier onderdeel van het cultureel festival Zorja. Daarnaast heeft de kudde weer veel positieve publiciteit opgeleverd. De stadskudde is diverse malen op tv-noord en oogtv geweest. Ook heeft er een artikel gestaan in het vaktijdschrift "Tuin en Landschap".

Collegebrief - Evaluatie ecologisch beheer

Ecoscan te kappen bomen

Tijdens de ecoscan wordt gekeken of een boom of onderdeel daarvan kan blijven staan en/of liggen. Hierdoor zal de hoeveelheid dood hout in de stad toenemen. Veel (doel)soorten profiteren hiervan. Voorbeelden zijn o.a. egel, kleine en grote bonte specht, groene specht, grootoorvleermuis en ruige dwergvleermuis. Door de aanschaf van een endoscoop (zeer kleine camera) kan bij een eventuele kap van bomen vooraf beter worden nagegaan of er vleermuizen aanwezig zijn in holtes en spleten.

Ook dit jaar zijn tientallen bomen als staand of liggend dood hout achtergebleven in het groen. De endoscoop blijkt erg effectief bij het beoordelen van holtes in bomen en is verschillende malen ingezet. Hierdoor zijn kosten bespaard omdat het niet nodig was een extern ecologisch adviesbureau in te huren.

3. Projecten

Braakliggende terreinen

De regeling 'Tijdelijke natuur' van het voormalig ministerie van LNV maakt het sinds 2010 mogelijk om gebieden, die korte of langere tijd braakliggen in te zaaien met natuurlijke soorten, waardoor de natuurwaarde van deze gebieden aanzienlijk hoger is dan bij het gebruikelijke maaibeheer. De voor- en nadelen van deze aanpak zullen in samenwerking met diverse beheerders worden uitgewerkt en op een aantal plaatsen zullen bij wijze van proef gebieden worden ingezaaid.

Er is tot nu toe geen aanvraag voor tijdelijke natuur op bedrijventerreinen ingediend. De meerkosten van het inzaaien bleken een belemmering voor de beheerders te zijn. Vervolgens is er in het kader van de beleidsontwikkeling rond stadslandbouw een voorstel gedaan om delen van bedrijventerreinen tijdelijk in beheer te geven bij boeren, die er natuurvriendelijke gewassen op kunnen telen als nectar en stuifmeelleveranciers voor bijen en andere insecten. De selectie van deze percelen is echter nog niet afgerond.

Dunning Sterrebos

Het Sterrebos is volgens de Groenstructuurvisie één van de kroonjuwelen van de stad. Om dit kroonjuweel voor de toekomst veilig te stellen moet er beheer worden uitgevoerd. Dit beheer staat beschreven in het beheerplan van het Sterrebos en is door Stadsbeheer voor de komende 5 jaren vertaald in een uitvoeringsplan. In 2011 zal het grootschalig onderhoud verder worden opgepakt, waarbij ook grote esdoorns uit het Sterrebos zullen worden gekapt. Het kappen van grote bomen kan bij omwonenden gevoelig liggen. Dit wordt nog eens versterkt door ruimtelijke ontwikkelingen rond de Kempkensberg en de Zuidelijke ringweg. Om omwonenden de noodzaak van dit groot onderhoud uit te leggen, worden inloopavonden georganiseerd. Deze informatie zal ondersteund worden met een excursie voor de bewoners door het Sterrebos.

Begin 2011 was nog niet duidelijk wat de invloed van de zuidelijke ringweg op het Sterrebos zou worden. Hierdoor zijn ook de bovenstaande plannen voor de dunning uitgesteld. Inmiddels is meer duidelijkheid over de zuidelijke ringweg en zal in 2012 worden gekeken in hoeverre de maatregelen verder zijn door te voeren.

Ecologie in projecten Programma Stadsbeheer 2011

Tijdens de monitoring wordt gekeken of de verschillende gebieden voldoen aan de criteria die de doelsoorten stellen aan hun omgeving. Aanbevelingen voor beheer worden verwerkt in beheerplannen. De aanbevelingen ten aanzien van de inrichting van groen worden opgenomen in het programma Stadsbeheer.

Op verschillende plaatsen zijn natuurlijk oevers aangelegd of zijn bestaande ecologische bermen verbeterd. Onder ander langs de Bangeweer, in de omgeving van het Hoornsepark en bij het Jaagpad (Reitdiep).

Collegebrief - Evaluatie ecologisch beheer

Vegetatie onderzoek ecologisch maaien

De afgelopen 5 jaar is het maai-beheer ingrijpend veranderd. Steeds meer bermen worden ecologisch gemaaid. Afhankelijk van de schaal, kwetsbaarheid en doelstellingen worden kleinschalige of grotere machines ingezet. De eerste aanwijzingen dat het beheer zijn vruchten begint af te werpen lijkt zichtbaar te worden door een toename van zeldzame soorten in de graslanden als ook een toename van vlinders. Door dit onderzoek wordt geprobeerd aan te tonen of en welke relatie er ligt tussen de uitvoering van het ecologische beheer en de ontwikkeling van de stadsnatuur. Door het in beeld brengen van deze relatie kunnen eventuele negatieve effecten van verandering in het beheer goed worden aangetoond.

De conclusie van het uitgevoerde onderzoek zijn grotendeels een bevestiging van de veronderstellingen. De meest kleinschalige vorm van beheer is het meest effectief. Door dit gerichte beheer zijn deze bermen het meest bloemrijk en komen er ook de meeste insecten voor. Daarnaast komen er opvallend minder storingssoorten (distels, zuring en brandnetels) voor dan bij het grootschalig beheer. Toch zijn bij de inzet van grotere machines positieve resultaten waargenomen. Ook bij deze vorm van beheer vindt verschraling van de berm plaats waardoor de berm bloemrijker wordt. Bij ongewijzigd beheer zullen deze positieve ontwikkelingen vermoedelijk doorzetten. Het terugbrengen van de maai-frequentie door de bezuinigingen heeft waarschijnlijk een negatief gevolg op de ontwikkeling van bloemrijk graslanden.

Water Stadspark

In 2011 wordt een plan uitgewerkt waarin oplossingen worden gezocht voor de stedelijke wateropgave ten aanzien van de waterkwantiteit en problemen rond peilbeheer in het stadspark. Voor de waterkwaliteit worden de vastgestelde ambitieniveaus uit het waterplan nagestreefd. Bij de uitwerking wordt gebruik gemaakt van het beheerplan voor het stadspark.*

** De maatregelen die getroffen moeten worden om in het bebouwde gebied de kans op wateroverlast zo veel mogelijk te beperken, wordt de stedelijke wateropgave genoemd.*

We zijn in 2011 gestart met het maken van het plan voor stadspark, rond de zomer van 2012 is het plan klaar waarna er vervolgens een bestek voor de uitvoering gemaakt wordt.

Park Selwerd

Groenlinks heeft een initiatief voorstel ingediend met hierin het voorstel om Park Selwerd een ecologische impuls te geven. Het voorstel wordt raadsbreed gesteund. Het komende half jaar, zullen we in overleg met omwonenden en gebruikers van het park kijken wat hiervoor de mogelijkheden zijn. In april zullen we de raad hierover informeren.

Er is flinke vooruitgang geboekt ten aanzien van het herinrichtingsplan voor Park Selwerd. In goed overleg is met omwonenden een plan ontwikkeld. De herinrichtingmaatregelen zullen dit jaar worden uitgevoerd. De raad zal hierover in een aparte brief nog worden geïnformeerd.

4. Communicatie & Participatie

“Waterbewustzijn”-campagne

De waterbewustzijn-campagne wordt vervolgd. De tv serie “Plons” heeft in ieder geval vijf afleveringen in 2011. Daarnaast zal er elke maand een uiting zijn op het gebied van water, dit kan zijn in de vorm van een artikel in de krant, een bijeenkomst etc.

We hebben 12 afleveringen gemaakt van de tv serie Plons waarin alle waterthema's aan bod zijn gekomen

Publieks Meldactie

In samenwerking met de Natuur- en Milieufederatie wordt een publieksactie voorbereid, waarbij de bewoners van de stad kunnen melden wat hun favoriete boom is. De verkiezing een vervolg op de acties “Meld een huiszwaluw “ (2009) en “Meld een huismus” (2010). Rondom deze ‘verkiezing’

Collegebrief - Evaluatie ecologisch beheer

zullen diverse communicatieactiviteiten het grote belang van bomen voor het stedelijk gebied onderstrepen. Mogelijk zal er een boekje over de meest favoriete Groningse bomen worden gemaakt.

Het project "Groningen – de boom in" is al in het najaar van 2010 in samenwerking met de Natuur en Milieufederatie opgepakt. Gezamenlijk is een communicatieplan met publieksactiviteiten uitgewerkt. Ook zijn er enkele lezingen en excursies gezamenlijk met natuurorganisaties georganiseerd. Enkele dagen voordat de verkiezing voor de "Mooiste boom van stad" in de media aangekondigd zou worden, werden de resultaten bekend van het onderzoek naar de stabiliteit van de kastanjabomen aan de Singels. Het project is toen stilgezet omdat het niet verstandig leek om juist op dat moment met een bomenverkiezing in de openbaarheid te treden. Met de afdeling Natuur- en duurzaamheidseducatie wordt nog overlegd over een eventueel vervolg van deze actie.

Als vervolg op de actie "Meld een mus" uit 2010 is eveneens in samenwerking met de Natuur en Milieufederatie Groningen het project ijsvogel gestart. De publieksactie is in april gestart met een ijsvogelsymposium, waar stadsecologen, medewerkers van de waterschappers en ijsvogelkenner Jelle Harder hun ervaring en kennis hebben gepresenteerd aan een zeer geïnteresseerd publiek. Er is ook een folder gepresenteerd.

Als resultaat hiervan en vervolg hierop is een Ijsvogelwerkgroep gestart, waarin tien vrijwilligers praktisch aan de slag gaan voor de ijsvogel; ijsvogelwanden te monitoren en te beheren en zo nodig wakken te hakken in de winter. Daarvoor was het echter nodig om eerst alle ijsvogelbroedplaatsen concreet in kaart te brengen.

Inmiddels is besloten om de publieksmeldactie komend jaar nog te vervolgen omdat nog geen afronding mogelijk is en een aantal resultaten pas in de loop van volgend jaar gehaald kunnen worden. De meldingsactie is zeer zinvol gebleken, want nu is bekend waar en ongeveer hoeveel ijsvogels nog in en rond de stad leven. Dat geeft inzicht in de mogelijkheden voor herstel van de populatie en er kan bij het beheer van water en oevers rekening gehouden worden met de aanwezigheid van ijsvogels.

Communicatiereeks Gezinsbode over ecologie, groen en water

Wij willen de duurzaamste stad van Nederland worden. Daarom kiezen wij ervoor om de communicatiereeks breder in te steken dan alleen ecologische onderwerpen. Ook een onderwerp als duurzaam watergebruik komt aan de orde. Naast voorlichting is het accent verschoven naar "wat kan de burger doen". De communicatiereeks die in 2010 is ingezet zal doorlopen in 2011.

Eind 2010 zijn alle afgesproken onderwerpen behandeld in de communicatiereeks. In 2011 zijn er verder geen artikelen meer verschenen. Wel is nagedacht over een vervolg in 2012 zoals te lezen is in de planning 2012.

Participatie groenonderhoud

Vanaf 2010 is een coördinator groenparticipatie aangesteld bij de directie Stadsbeheer. De coördinator behandelt de verzoeken voor participatie, toetst deze aan de voorwaarden, coördineert de uitvoering van de projecten en ziet toe op handhaving van de voorwaarden. Ook in 2011 zal de coördinator diverse initiatieven van bewoners begeleiden.

Ook dit jaar zijn er weer vele geveltuinen aangelegd en participatieprojecten uitgevoerd. Over de concrete projecten zal in maart worden gerapporteerd.

De eetbare stad

Omdat Groningen in 2011 Hoofdstad van de Smaak zal zijn, wordt er in het kader van de groenparticipatie veel aandacht besteed aan het verbouwen van voedsel in de stad. Hiervoor zullen mogelijk ook (tijdelijk) braakliggende locaties worden gebruikt. De actieve medewerking van bewonersorganisaties en werkgroepen als Transition Towns is hierbij van groot belang. In het kader van de Regio Groningen-Assen zal een regionale voedselvisie worden uitgewerkt, waarin ook het belang van kleinschalige voedselproductie binnen de stedelijke gebieden aan de orde komt.

Collegebrief - Evaluatie ecologisch beheer

De Eetbare stad is een groenparticipatie project, dat al sinds 2009 wordt uitgevoerd in samenwerking met de Natuur en Milieufederatie. In 2011 zijn meer dan 20 nieuwe eetbare stad plannen ingediend, waarvan een aantal al gerealiseerd zijn en enkele nog op realisatie komend voorjaar wachten. Daaronder zijn projecten met enkele fruit- of notenbomen in een plantsoen, een buurtuin aan de Vaargeul met speelelementen en kindermoestuintjes, maar ook een groot plukbos/boomgaard in de wijk Hoornse Meer.

Er is vanuit de Natuur en Milieufederatie veel energie gestoken in de informatie en stimulatie van de "eetbare stad". Daarvoor zijn diverse lezingen en excursies langs voorbeeldprojecten gehouden en is vier keer een nieuwsbrief uitgebracht. Er zijn in verschillende wijken presentaties gehouden. Ook de actie Lentekriebels is gebruikt om "eetbare stad" te promoten. "Eetbare stad" heeft op de WMO-beurs gestaan en er is ruime media-aandacht geweest, mede als vervolg op de "Hoofdstad van de Smaak".

5. Opleiding

Begeleiding snoeien ecologisch hovenier

Bij de praktische uitvoering van het snoeiprogramma, dat door de Iederz wordt uitgevoerd, zal ondersteuning worden gegeven door ecologische hoveniers. Zij werken mee en geven gedurende de werkzaamheden aanwijzingen over de keuze bij het snoeien van beplanting. Op deze wijze wordt direct een impuls gegeven aan de verbetering van de kwaliteit van het snoeien.

Door de ondersteuning van de ecologische hoveniers heeft een zichtbare verbeteringslag plaats gevonden in de resultaten van het snoeiprogramma. Door wisselende samenstelling van de snoeiploegen blijft het lastig om de kwaliteit van het snoeien op een goed niveau te krijgen en te houden. Ondersteuning blijft daarom ook in de toekomst noodzakelijk en wordt ook in 2012 gecontinueerd.

6. Monitoring

Monitoring SES

Om een goed beeld te krijgen van de Flora en fauna in de gebieden die binnen de Stedelijke Ecologisch Structuur (SES) vallen wordt er een monitoring uitgevoerd. Met de gegevens van dit onderzoek kan het beheer zonodig worden aangepast of bijgestuurd. Ook vanuit het wettelijke kader is de gemeente sinds oktober 2010 verplicht informatie te verstrekken over de aanwezigheid van (beschermde) soorten. In vijf jaar tijd moeten alle gebieden in de SES zijn gemonitord.

In 2011 zullen de volgende gebieden van de SES volgens de vastgestelde systematiek worden gemonitord:

Wijk	Gebied	Type gebied
Zuid	Helperdiepje	Verbinding
	Rabenhaupt	Kerngebied
	Papiermolen	Verbinding
	Zuiderbegraafplaats	Kerngebied
Oost	Euvelgunne	Verbinding
Centrum	Noorderplantsoen	Kerngebied
	Oude hortus	Steppingstone
	Wilhelminakade	Verbinding
	Molukkenplantsoen	Kerngebied
	Oosterhammerikkanaal	Verbinding
	Martinierkhof	Verbinding
	Prinsehoftuin	Steppingstone
	Nieuwekerk	Verbinding
	Pioenpark	Verbinding

Collegebrief - Evaluatie ecologisch beheer

	Damsterdiep	Verbinding
	Roostensteinlaan	Verbinding
	Singels	Verbinding
	Spoorzone zuid	Verbinding

Bovenstaande gebieden zijn gemonitord. Er zijn weer veel bijzonder planten en dieren waargenomen waaronder een behoorlijk aantal doelsoorten. Erg bijzonder is het voorkomen van de doelsoort gehakelde aurelia (een vlindersoort) in de verbindingzone Papiermolen. Toch zijn niet alle te verwachten doelsoorten in de gebieden aangetroffen. In de rapporten staan daarom verschillende aanbevelingen voor inrichting en beheer. Daarnaast zijn er aanbevelingen gedaan, die betrekking hebben op een meer adequate keuze van de doelsoorten. Deze wijzigingen van de afgelopen jaren zijn verzameld en worden bij de aanpassing van het doelsoortenbeleid meegenomen.

Monitoring gevolgen braakleggen

Vanaf 2011 is er minder geld zijn voor het onderhoud van het groen in de stad. Eén van de maatregelen die doorgevoerd gaat worden, is een braaklegregeling in grotere groengebieden. Deze regeling houdt in dat het beheer van groen in een aantal gebieden in de stad niet meer wordt uitgevoerd. Voor de ecologische bermen die nu 1 of 2 keer gemaaid worden, betekent dit een achteruitgang van de ecologische kwaliteit. De verwachting is dat de bermen verruigen en dominante storingssoorten het over gaan nemen van soorten die gebaat zijn bij maaien en hooien. Toch zijn er ook kansen. Veel graslanden worden beheerd als gazon waarbij wekelijks wordt gemaaid. In dit onderzoek wordt gekeken hoe de braakgelegde gazons zich ontwikkelen en welke kansen dit biedt voor de ecologie.

Het onderzoek naar de ontwikkeling van braakgelegde gazons is in 2011 gestart en zal de komende jaren doorlopen. Na 1 jaar kunnen nog geen concrete uitspraken worden gedaan over de ontwikkelingen van het gazon. Praktisch probleem bij het onderzoek is dat een aantal van de uitgezette proefvlakken toch is gemaaid. Dit kon gebeuren doordat maaiers niet voldoende op de hoogte waren van de braaklegregeling van het gazon. Dit zorgt voor een verstoorde reeks aan onderzoeksgegevens. Voor het vervolg van het onderzoek is het belangrijk deze incidenten te voorkomen.

Nationale Databank Flora en Fauna (NDFP)

In 2010 is er een abonnement afgesloten op de NDFP. In dit systeem worden gegevens over flora en fauna van verschillende organisaties opgeslagen en inzichtelijk gemaakt. De gegevens die de afgelopen jaren zijn verzameld bij de gemeentelijke monitoring zullen dit jaar worden ingevoerd. Vanaf 2011 zijn dan alle gegevens over planten en dieren die beschikbaar zijn inzichtelijk voor de gemeente.

In 2010 is er een abonnement afgesloten op de NDFP. In dit systeem worden gegevens over flora en fauna van verschillende natuurorganisaties en onderzoeksinstituten opgeslagen en inzichtelijk gemaakt. De gegevens die de afgelopen jaren zijn verzameld bij de gemeentelijke monitoring van de ecologisch beheerde gebieden zijn inmiddels ingevoerd. Er was echter nog geen capaciteit en budget beschikbaar om de gegevens voor de gemeentelijke vergunningverlening bruikbaar te maken. Als gevolg van de door het Rijk aangekondigde wijzigingen in de regelgeving zal dat mogelijk in 2012 wel noodzakelijk zijn. In de ontwerp-natuurwet wordt de vergunningverlening aangehaakt bij de Omgevingsvergunning.

Collegebrief - Evaluatie ecologisch beheer

Planning 2012

1. Beleid

Beheerplannen

Voor alle kerngebieden binnen de SES worden de huidige beheerplannen aangepast tot ecologische beheerplannen. Voor een aantal gebieden zal een nieuw beheerplan geschreven moeten worden. Het belangrijkste kader voor deze ecologische plannen is het doelsoortenbeleid. De gegevens over beheer en inrichting die tijdens de monitoring zijn verzameld zijn een belangrijke input voor de beheerplannen. In 2012 wordt voor "Geluidswal de Wijert" een ecologische beheerplan geschreven.

Natuurwetgeving en wijkbeheer (Stadsbeheer)

In 2008 heeft Stadsbeheer zich geconformeerd aan de Gedragscode beheer. Dit is de concrete leidraad die volgt uit de flora en faunawet. Het geeft richtlijnen over de praktische toepassing van de flora en faunawet. De gedragscode is geldig voor vier jaar en loopt in 2012 af. Daarnaast wordt er gewerkt aan een nieuwe natuurwet waardoor de Flora en faunawet komt te vervallen. Wij moeten in 2012 een standpunt innemen hoe we verder willen gaan op het gebied van natuurwetgeving en richtlijnen waaraan we ons willen conformeren. Hoe gaan we verder met de natuurwetgeving die invloed heeft op de concrete uitvoering van het beheer? Kunnen of willen we blijven werken volgens de gedragscode en welke invloed heeft de veranderende natuurwetgeving hier op?

Alternatieve bestrijding Kaukische Bereklaau door verbod glyfosaat (roundup)

Op 15 september 2011 is door de Tweede Kamer besloten dat het gebruik van glyfosaat verboden wordt. De gemeenteraad heeft ruim 10 jaar geleden al besloten het gebruik van glyfosaat te verbieden. Een uitzondering hierop was het gebruik van dit gif voor de (kaukische) bereklaau. Dit is een ongewenste (giftige) soort die de neiging heeft zich sterk en snel uit te breiden ten koste van andere beplanting. Door het verbod van de tweede kamer is het nu niet meer mogelijk de bereklaau met glyfosaat te bestrijden met als gevolg dat de bereklaau zich snel kan gaan uitbreiden. Om te voorkomen dat de (kaukische) bereklaau zich uitbreidt of er hoge kosten ontstaan door arbeidsintensief handmatig verwijderen van de bereklaau, gaan we kijken hoe we verder gaan met de bestrijding. Wat zijn de alternatieven voor het gebruik van glyfosaat?

2. Beheer

Bermbeheer

De kwaliteit van het ecologische bermbeheer staat onder druk door bezuinigingen en hoge storkosten. Dit betekent dat de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk moet worden ingezet en de ontwikkelingen van de vegetatie nauwgezet moeten worden gevolgd.

Schaapskudde en schapentrektocht

Het beheer met schapen zal in 2012 worden voortgezet. De start van het schapenseizoen zal eind maart begin april zijn. In plaats van met de vrachtwagen zullen de schapen met hun lammeren in een 10-daagse schapentrektocht naar Groningen lopen. Tijdens deze tocht zullen ze verschillende Hondsrugdorpen aandoen en worden verschillende activiteiten georganiseerd. De schapen blijven tot eind oktober. De schaapscheerderdag zal in het Noorderplantsoen worden gehouden. Tijdens deze dag worden de schapen geschoren en zijn kraampjes met streekproducten aanwezig.

Ecoscan te kappen bomen

Tijdens de ecoscan wordt gekeken of een boom of onderdeel daarvan kan blijven staan en/of liggen. Hierdoor zal de hoeveelheid dood hout in de stad toenemen. Veel (doel)soorten profiteren hiervan. Voorbeelden zijn o.a. egel, kleine en grote bonte specht, groene specht, grootoorvleermuis en ruige dwergvleermuis. Bij een eventuele kap worden bomen met holtes met een endoscoop (zeer kleine camera) geïnspecteerd op de aanwezigheid van vleermuizen.

Collegebrief - Evaluatie ecologisch beheer

Aanbesteding beheer sloten en vijvers

Dit jaar zal worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn om gezamenlijk met het waterschap Noorderzijlvest het beheer van sloten en vijvers aan te besteden. In eerste instantie zal worden gekeken naar het stadsdeel Noorddijk. In dit stadsdeel wordt al intensief samengewerkt met het waterschap Noorderzijlvest aan een waterstructuurplan, waarbij ook nieuwe afspraken over het beheer worden gemaakt.

3. Projecten

Natuurbeheer door buitenlandse studenten

In samenwerking met Landschapsbeheer Groningen en stichting SIW Internationale vrijwilligersprojecten gaan we aan de slag met het natuurbeheer in de stad. Twintig studenten met verschillende nationaliteiten gaan in het Stadspark meehelpen met onder andere snoeien, broedhopen maken, hooien en het maken van bijenhôtels. Thema van dit project is kennismaking met verschillende nationaliteiten, werken in het groen en kennismaking met Groningen.

Het jaar van de bij

Het gaat slecht met de bijenstand in Nederland. Ook in Groningen is er een afname te zien van het aantal (solitaire) bijen. Bijen vormen een essentieel onderdeel in het ecologisch systeem. De afname van de bijenstand kan daarom grote (ecologische) gevolgen hebben. Om aandacht te vragen voor dit probleem en een impuls te geven aan de bijenstand van de stad is 2012 uitgeroepen tot het jaar van de bij. Er worden concrete (publieks)acties en maatregelen genomen om de het probleem onder de aandacht te brengen en aan te pakken.

Ecologie in projecten Programma Stadsbeheer 2012

Tijdens de monitoring wordt gekeken of de verschillende gebieden voldoen aan de criteria die de doelsoorten stellen aan hun omgeving. Aanbevelingen voor beheer worden verwerkt in beheerplannen. De aanbevelingen ten aanzien van de inrichting van groen worden opgenomen in het programma Stadsbeheer.

Water Stadspark

In 2011 is begonnen met de uitwerking van een plan waarin oplossingen worden gezocht voor de stedelijke wateropgave* ten aanzien van de waterkwantiteit en problemen rond peilbeheer in het stadspark. Voor de waterkwaliteit worden de vastgestelde ambitieniveaus uit het waterplan nagestreefd. Bij de uitwerking wordt gebruik gemaakt van het beheerplan voor het stadspark. In 2012 zullen deze plannen verder worden geconcretiseerd.

* De maatregelen die getroffen moeten worden om in het bebouwde gebied de kans op wateroverlast zo veel mogelijk te beperken, wordt de stedelijke wateropgave genoemd.

Park Selwerd

GroenLinks heeft een initiatiefvoorstel ingediend met hierin het voorstel om Park Selwerd een ecologische impuls te geven. Het voorstel wordt raadsbreed gesteund. Afgelopen jaar is in samenwerking met omwonenden een herinrichtingsplan voor park Selwerd gemaakt. Dit jaar zal dit plan in uitvoering worden gebracht.

4. Communicatie & Participatie

“Waterbewuszijn”-campagne

Na vijf afleveringen van de tv serie van “Plons” op OOGTV in 2011, zal er in de Gezinsbode een vervolg worden gegeven aan de voorlichting over water. Maandelijks zal over water worden gepubliceerd.

Communicatie over ecologie, groen en water

Wijkbeheer onderhoudt een groot deel van het (ecologische) groen in de stad. Veel van dit werk wordt als regulier beschouwd. Toch gaat er vaak meer schuil achter dit reguliere beheer. Met concrete en

Collegebrief - Evaluatie ecologisch beheer

leuke projecten en beheermaatregelen wordt invulling gegeven aan het onderhoud van groen. Doormiddel van de intranet, gemeentelijke website, nieuwe media en andere vormen van communicatie wil Wijkbeheer meer positieve aandacht generen voor de inspanningen die door Wijkbeheer worden geleverd aan het onderhoud van het groen.

Actie meld een ijsvogel

Ook in 2012 zal de actie meld een ijsvogel worden gehouden. In het kader van de ijsvogel zal in samenwerking met een school één van de aangelegde ijsvogelwanden officieel worden "geopend".

Participatie groenonderhoud

Vanaf 2011 is een coördinator groenparticipatie aangesteld bij de directie Stadsbeheer. De coördinator behandelt de verzoeken voor participatie, toetst deze aan de voorwaarden, coördineert de uitvoering van de projecten en ziet toe op handhaving van de voorwaarden. Ook in 2012 zal de coördinator diverse initiatieven van bewoners begeleiden.

5. Opleiding

Begeleiding snoeien ecologisch hovenier

Bij de praktische uitvoering van het snoeiprogramma, dat door de IEDERZ wordt uitgevoerd, zal ondersteuning worden gegeven door ecologische hoveniers. Zij werken mee en geven gedurende de werkzaamheden aanwijzingen over de keuze bij het snoeien van beplanting. Op deze wijze wordt direct een impuls gegeven aan de verbetering van de kwaliteit van het snoeien.

6. Monitoring

Monitoring SES

Om een goed beeld te krijgen van de Flora en fauna in de gebieden die binnen de Stedelijke Ecologisch Structuur (SES) vallen wordt er een monitoring uitgevoerd. Met de gegevens van dit onderzoek kan het beheer zonnig worden aangepast of bijgestuurd. Ook vanuit het wettelijke kader is de gemeente sinds oktober 2010 verplicht informatie te verstrekken over de aanwezigheid van (beschermde) soorten. In vijf jaar tijd moeten alle gebieden in de SES zijn onderzocht.

In 2012 zullen de volgende gebieden van de SES volgens de vastgestelde systematiek worden gemonitord:

Wijk	Gebied	Type gebied
Zuid	Esserweg	Verbinding
	Geluidswal de Wejjert	Kerngebied
	Hora Siccema - Bordewijk	Verbinding
	Ina Boudierplantsoen - Van Lennepleaan	Kerngebied
	Vestdijklaan	verbinding
West	Corpus den Hoorn Oostzijde	Verbinding
	Waterverbinding Hoornsemeer - Piccardthof	Verbinding
	Stadspark Voorpark	Kerngebied
	Hoornsemeer Noordzijde	verbinding
Centrum	Singels	Verbinding
	Spoorzone Zuid	Verbinding

Onderzoek bijen in de stad

2012 is uitgeroepen tot het jaar van de bij. Er zal een onderzoek worden opgezet en vervolgens uitgevoerd waarbij de aanwezigheid van bijen in de stad zal worden onderzocht. Ook zal advies worden gegeven op welke wijze inrichting en beheer beter afgestemd kan worden op de bij.

Collegebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

Bestuursdienst
Afdeling Beleid en programmering
Steller Wiersma
Onderwerp Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer



Bezoekadres
Waaistraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk vermelden

Wij zijn met het
openbaar vervoer
bereikbaar,
buslijnen
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Telefoon (050) 367 86 70

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO12.3070757

Datum **2 4 MEI 2012**

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij bieden wij u ter kennisneming de rapportage "Onderzoek naar mogelijkheden van benutting van biomassa in de gemeente Groningen" aan. Dit onderzoek is onlangs afgerond. Wij hebben hiertoe opdracht gegeven mede naar aanleiding van discussies in de raadscommissie beheer en verkeer over het groenbeheer. Onderwerp van onderzoek was de vraag of benutting van biomassastromen uit het gemeentelijke groenbeheer mogelijk is door hieruit energie te winnen. Tevens zouden – zo mogelijk – de kosten van het groenbeheer hiermee moeten worden verlaagd. In de rapportage worden de uitkomsten van dit onderzoek beschreven en worden voorstellen gedaan voor het vervolg.

Geïventariseerd is wat de hoeveelheden en kwaliteiten zijn van de biomassastromen uit het beheer van het openbaar groen, wat mogelijke aanpassingen zijn om de kosten te verminderen en de baten te verhogen. Op dit moment worden voor het groenbeheer veelal contracten gesloten met derden, waarbij de materialen die vrijkomen vervallen aan de aannemer. In de aanneemsom is dan begrepen of deze kosten moet maken om zich daarvan te ontdoen of opbrengsten ontvangt uit de verkoop ervan. De markt voor biomassa verandert snel: de negatieve waarde van biomassastromen slaat om in een positieve waarde. Hierdoor ontstaan interessante opties voor benutting als duurzame energiebron. Dit geldt nu vooral voor de houtachtige stromen, maar komt ook in beeld voor grasachtige stromen. Hiermee is het onderzoek ook relevant als bijdrage aan ons energieprogramma "Groningen geeft energie".

De rapportage geeft aan dat voor benutting van biomassastromen als energiedrager een omslag nodig is waarbij de gemeente een andere rol moet kiezen. Dit is een "vak" dat geleerd moet worden. Via concrete experimenten kan dit vak geleerd worden en raakt de gemeente betrokken bij de ontwikkelingen die inmiddels in het hele land plaatsvinden. De gemeente heeft als grondeigenaar, producent en ondoener van biomassa, gebruiker van energie, bevoegd gezag, etc. vele belangen en mogelijkheden. Dit is de reden waarom er niet ineens toe overgegaan kan worden de desbetreffende (afval)stromen anders te verwerken. De voorstellen geven invulling aan een

Collegebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

Volgvel 1

geleidelijke overgang in de benutting van de biomassa en de daarbij behorende werkwijze van Stadsbeheer. Daarbij moet tevens een andere samenwerking met marktpartijen ontstaan.

Als eerste komen houtachtige stromen in aanmerking voor gebruik als duurzame energiebron. Daarvan komt in onze gemeente jaarlijks ruim 4000 ton vrij. Toepassing is vooral mogelijk voor de productie van warmte, met behulp van moderne stookinstallaties. Door houtsnippers uit gemeentelijk groenonderhoud te gebruiken in gemeentelijke instellingen kan tussenhandel achterwege blijven en is in veel gevallen een positieve businesscase mogelijk. Op dit moment worden door de dienst OCSW al pilotprojecten voorbereid voor Karding en voor de Papiermolen. Elders in de provincie draait al een dergelijke installatie bij een zwembad-sporthal combinatie. Met optimale benutting van alle houtstromen zou op termijn het gebruik van 1,5 à 2 miljoen m³ gas vermeden kunnen worden.

Naast hout komt in onze gemeente jaarlijks 7.000 ton sloopmaaisel en bermgras vrij. Dit wordt nu gecomposteerd en deze afzet is duur. Een alternatief voor het composteren is de verwerking in een droogvergistinginstallatie, een techniek die in Duitsland al op grote schaal wordt toegepast. Om deze afzetroute te ontwikkelen is samenwerking met andere ontdoeners en met de markt gewenst, met name omdat daarbij een schaalgrootte nodig is waarmee grotere hoeveelheden worden verwerkt dan van de gemeente Groningen alleen. Over de optie 'droogvergisten' heeft een consultatie plaatsgevonden van diverse partijen uit de regio, zowel ontdoeners als potentiële verwerkers. Interessant is dat het rijk de regels lijkt te willen versoepelen rond de afzet van de reststromen van de vergisting. Op dit moment wordt commercieel haalbare vergisting van berm- en sloopmaaisel nog sterk bemoeilijkt doordat de reststromen niet als bemesting mogen worden benut.

Een andere optie is het vergisten van de grasachtige stromen volgens een techniek die door Attero wordt beproefd, n.l. samen met GFT-afval. Attero bouwt in Wijster een installatie voor dit doel en heeft belangstelling voor afname van grasachtige stromen van de gemeente Groningen. Attero beproeft momenteel op enkele plaatsen in Nederland verschillende vergistingstechnieken. Daarnaast experimenteert Attero ook met benutting van de vezels van grassen. Attero is een van de partijen waarmee de optie droogvergisten is besproken. De verwerking van grasachtige stromen ten behoeve van energieproductie in de vorm van groen gas moet ook worden beoordeeld tegen de achtergrond van contracten rond de verwerking van stedelijk afval, die de komende jaren deels aflopen.

Naast de ontwikkeling waarbij de gemeente een andere rol kiest ten aanzien van de afzet van biomassastromen is te overwegen bewust biomassa te telen op ongebruikte percelen. Op diverse plaatsen in Nederland worden gebieden die bestemd waren voor woningbouw of bedrijventerreinen tijdelijk benut om snelgroeiend hout te telen. Hiermee kunnen de houtstromen uit het groenbeheer worden aangevuld. Enkele

Collegebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

Volgvel 2

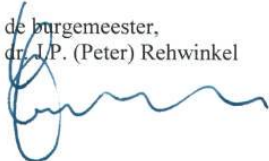
marktpartijen hebben hiervoor belangstelling getoond. Het moet dan gaan om terreinen die tegen lage kosten voor enkele jaren beschikbaar kunnen worden gesteld.

Bovenstaande opties worden door ons betrokken bij de uitvoering van het energieprogramma "Groningen geeft energie". In dat kader ontwikkelen wij een 'strategie groene grondstoffen'. Dit mede ter uitvoering van de motie die uw raad bij de behandeling van de begroting 2012 heeft aanvaard, n.l. om de productie van groen gas in Groningen te bevorderen door organisch afval aan te bieden aan regionale verwerkers.

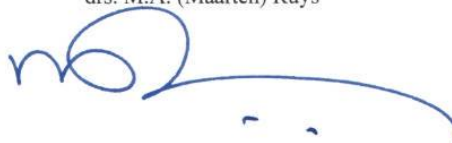
Wij hopen u hiermee vooralsnog voldoende geïnformeerd te hebben en zullen u van de ontwikkelingen op de hoogte houden.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



BIJLAGE

Eindrapportage

Onderzoek naar mogelijkheden van benutting van biomassa in de gemeente Groningen



In opdracht van de Gemeente Groningen
februari 2012

Uitgevoerd door: F.L. Debets (Debets b.v.)

Collegebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

Inhoud

Samenvatting	3
Inleiding	4
1. Het anders organiseren van de afzetketen	6
1.1 Wat komt er vrij en wie regelt het?.....	6
1.2 Wat is er te verbeteren aan de afzet?	8
1.3 Welke energieconversies en opbrengsten zijn mogelijk?.....	12
2. Andere wijze van groenbeheer.....	18
2.1. Op zoek naar opbrengsten.....	18
3. Ander ontwerp van het openbaar groen.....	21
3.1. Voorbeelden van anders ontwerpen	21
4. Welke initiatieven kan de gemeente nemen?	24
4.1 Uitvoeropties	24
4.2 Drie adviezen:	25
Bijlage 1: beelden van projecten	26
Bijlage 2: concrete pilots.....	27

Samenvatting

De biomassa die vrijkomt bij het beheer van de openbare ruimte van de gemeente Groningen kan gezien worden als een grondstof voor de *biobased economy*. In dit onderzoek is geïnventariseerd wat de hoeveelheden en kwaliteiten zijn van de biomassa, wat mogelijke aanpassingen zijn om de kosten te verminderen en de baten te verhogen. De mogelijkheden voor de benutting als bron van energie zijn verkend.

Groningen produceert ca. 13.000 ton aan biomassa. Hiervan is 7.000 ton sloopmaaisel en bermgras. Dit wordt nu gecomposteerd, deze afzet is duur. Een alternatief voor het composteren is de verwerking in een droogvergistinginstallatie. Om deze afzetroute te ontwikkelen is samenwerking met andere ontdoeners en met de markt gewenst.

De gemeente kan jaarlijks over 4.000 ton hout beschikken. Dit vertegenwoordigt een marktwaarde. Het hout is geschikt voor benutting voor energie. Bij verbranding kan hiermee 1.600.000 m³ gas vervangen worden, daarmee wordt 2880 ton CO₂ uitstoot vermeden.

Om de mogelijkheden voor de benutting van deze brandstof in de gemeente nader te onderzoeken is een pilotproject geformuleerd bij een gemeentelijke voorziening: sportcentrum Kardinge.

Bij de logistiek die samenhangt met de vrijkomende biomassa en bij het groenbeheer kunnen veranderingen de kosten verminderen en de oogstbare hoeveelheid biomassa vergroten, hiervoor zijn meerdere opties in beeld gebracht. De gemeente kan ook de productie stimuleren door bij het ontwerp van groenvoorzieningen de gewenste biomassa-opbrengst mee te nemen. Daarnaast is gerichte teelt op tijdelijk beschikbare percelen, zoals industrieterreinen, een mogelijkheid.

Inleiding

Bij het beheer van natuurterreinen en openbaar groen komt een hoeveelheid biomassa vrij die op kosten van de beheerder afgevoerd wordt. Door de toenemende belangstelling voor de *Bio Based Economy* en voor duurzame energie dringt het besef door dat biomassa een waardevolle grondstof kan zijn. Er is inmiddels een markt ontstaan voor de houtige biomassa waardoor de negatieve waarde in korte tijd is veranderd in een positieve waarde; de markt is nu bereid te betalen voor het materiaal. Voor natuurgras komt de omslag nu ook in beeld: de markt is bereid te betalen voor het materiaal. Bermgras en slootmaaisel hebben nog steeds een negatieve waarde, de afzet en verwerking kosten geld.

Bovenstaande ontwikkeling valt, toevallig, samen met ingrijpende bezuinigingen bij terreinbeherende organisaties en bij lagere overheden.

Voor de gemeente Groningen werd onderzocht wat de mogelijkheden zijn van de benutting van biomassa die vrijkomt bij het beheer van de openbare ruimte van de gemeente en of daarbij kostenreductie mogelijk is. De onderzochte benutting betreft de inzet voor energieproductie.

De ontwikkeling van de "verwaarding" van de biomassa wordt verdeeld in drie fasen of niveaus die op elkaar volgen:

verandering op drie niveaus

1. Andere afzet van de biomassa en het anders organiseren van de afzetketen.
2. Andere wijze van groenbeheer.
3. Ander ontwerp van het openbaar groen.

Het onderzoek en de rapportage volgen deze fasering in drie delen. Bij het eerste onderdeel, de andere afzet, worden ook de diverse relevante conversietechnieken behandeld. De gevolgde opzet is in onderstaand overzicht weergegeven.

Het onderzoek is uitgevoerd met behulp van gesprekken met medewerkers van de gemeente en externe deskundigen. Daarnaast zijn enkele excursies georganiseerd naar praktijklocaties, met medewerkers van de gemeente, om nader kennis te maken met de mogelijkheden van de benutting van biomassa.

Collegebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

Het onderzoekschema

Veranderingen op drie niveaus	hoofdvragen	Deelvragen, aanbevelingen
1. Andere afzet	1.1 Wat komt er vrij	1. Waar komt het vandaan, wie regelt dit? 2. Wat zijn de hoeveelheden? 3. Wat is de samenstelling? 4. Waar gaat het heen?
	1.2 Wat is er te verbeteren	1. Zijn er grotere, homogene en niet vervuilde partijen samen te stellen?
		2. Zijn verbeterde opdrachten en bestekken op te stellen?
		3. Hoe kan de afzetlogistiek verbeterd worden?
		A. Het rationaliseren van de huidige afzetketen
		B. Het verlengen van het eigen deel van de keten, bv. door de grondstof zelf te vermarkten, te bewerken of te benutten.
		C. Het verkorten van de keten, meer schakels uitbesteden aan marktpartijen.
1.3 Wat zijn de conversie opties	Wat zijn de kenmerken van: 1. verbranden 2. vergisten - geroerd droog	A. Welke initiatieven kan de gemeente nemen?
2. Ander groenbeheer	Wat zijn opties en voorbeelden	1. Integreer opbrengst en kostenreductie in het beheersplan. 2. Gebruik de begrippen van <i>asset based management</i> .
3. Ander ontwerp	Wat zijn opties en voorbeelden	1. Ontwerpen waarbij oogst en verwijderen verbeterd worden. 2. Ontwerpen met meer aandacht voor kortere cycli.

Collegebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

1. Het anders organiseren van de afzetketen.

De eerste stap is de biomassa niet te behandelen als afval, maar als waardevolle grondstof en de afzetketen anders te organiseren, gericht op *verwaarding*¹. Daartoe is het nodig te weten wat de huidige stand van zaken is. Vervolgens kan er beoordeeld worden of verbeteringen in de afzet mogelijk zijn. Omdat de afzet naar de energiemarkt op dit moment de meest interessante is, is de vraag welke passende energie conversies er zijn.

Deze drie vragen staan in hoofdstuk 1 centraal.

1.1 Wat komt er vrij en wie regelt het?

De gemeente beheert de watergangen, de wegbermen, de sportvelden, de parken en plantsoenen, de laanbomen en het overig openbaar groen. De Centrale Eenheid van stadsbeheer verzorgt een groot deel van het reguliere beheerswerk. Een deel (bijzondere projecten) loopt via het gemeentelijk ingenieursbureau aan het Zuiderdiep, het beheer van de sportterreinen ligt bij OCSW. De milieudienst verzamelt ook biomassa bij haar activiteiten. Een deel van het werk wordt uitbesteed aan aannemers. *Iederz* (voorheen DSW Stadspark) is één van de uitvoerende organisaties.

De biomassa kan verdeeld worden in drie hoofdstromen: slootruigte; hout; gras en blad.

De totale massa die voor de gemeente vanuit het groenbeheer in kaart is gebracht omvat ca. 13.000 ton.

Tabel 1: de biomassa die de gemeente verwerkt

	bestemming	eindbestemming	hoeveelheid
Slootruigte	Stainkoeln Nieboer Hoogezand	compost	3.000 ton
Hout en struweel uit snoeiwerk	Gotenburgweg	Compost en energie	20.000 m ³ 3 - 4.000 ton
Hout uit kapwerk Ca. 500 bomen per jaar	Via de aannemer	energie	400 ton
Blad		Compost	800 ton
Gras		Compost	4.000 ton
Houtachtig, via de milieudienst inbrengstations		Compost en energie	7.000 m ³ 1200 ton
Totaal			13.400 ton

¹ Verwaarding of valorisatie zijn termen die in deze context gehanteerd worden, bedoeld wordt het behandelen van het product op dusdanige wijze dat er economische waarde gecreëerd wordt.

- **Hout**

Op de locatie Gotenburgweg wordt o.a. hout verzameld. Veel komt binnen in de vorm van takken of is al tot snippers (chips) verwerkt. Periodiek wordt het op de locatie *vershredderd* door een aannemer. Dit gaat voor een deel naar de compostlijn (ca. 60%), een deel is voor de energiemarkt (40%). Er wordt inmiddels onderzocht of de betere fractie gechipt kan worden, houtchips geven een hogere financiële opbrengst.

De gemeente beheert ca. 180.000 bomen waarvan 80.000 straatbomen. De gemeente verzorgt een deel van het onderhoud en een deel wordt uitbesteed. De kap van bomen wordt uitbesteed, het gaat om ca. 250 bomen per jaar. Deze zijn opgenomen in het gemeentelijk kapplan. Het hout vervalt doorgaans aan de aannemer. De ontwikkeling van de houtprijs leidt tot lagere aanneemsommen, de aannemer rekent de inkomsten uit houtverkoop mee in de aanneemsom. Wat de eindbestemming is onttrekt zich aan de waarneming van de opdrachtgever (de gemeente).

Naast de kap als onderdeel van het reguliere beheer, is er kap vanwege civieltechnische werken. Bijvoorbeeld de aanleg van riolering, wegconstructie, wijkrenovatie, de ontwikkeling van nieuw wijken of bedrijventerreinen. Dit verloopt via het Ingenieursbureau (Peter den Ouden), het gaat om 200-300 bomen per jaar. Dit wordt uitbesteed aan aannemers met meervoudig onderhands aanbesteden. De aannemer voert het werk volgens het bestek uit, afvoer van het materiaal is onderdeel van het werk. In tabel 1 is een aantal van 500 gekapte bomen opgenomen: 250 uit het kapplan en 250 uit de kap vanwege civieltechnische werken, met gemiddeld 800 kg hout per boom. Totaal 400 ton hout. De hoeveelheid uit kap zal de komende jaren nog toenemen (zie kader).

Uitgaande 180.000 bomen en een leeftijd bij kap van 30-90 jaar is op enig moment een jaarkap te verwachten van resp. 2.000-6.000 bomen per jaar.
--

Op de Gotenburg locatie kan ook het hout verwerkt worden dat op de milieustraten wordt verzameld. Dit wordt ingebracht door burgers, hoveniers, bedrijven (bv. tuincentra) en de afvalbedrijven die voor andere gemeenten werken. Hierover wordt gesproken tussen de milieudienst en stadsbeheer.

OCSW beheert de sportterreinen, de drafbaan, het evenemententerrein en de groenvoorzieningen daar omheen. Het meeste werk wordt uitgevoerd door *leders*. Het gras wordt frequent gemaaid, afvoer vindt nauwelijks plaats. De windsingels worden elk jaar gesnoeid om het beeld van de groenvoorziening stabiel te houden, het hout wordt doorgaans direct versnipperd en in de percelen achtergelaten.

Rond Kardinging verzorgt Natuurmonumenten het gebied, hierbij komt nog weinig hout vrij.

- **Gras, slootmaaisel**

Gras van de gazonnen wordt doorgaans niet afgevoerd. Afvoeren is kostbaarder dan maaien. Door frequent te maaien is de opbrengst per maaibeurt gering, dit kan blijven liggen zonder de grasmat te verstikken. Hetzelfde geldt voor de

Collegedebat - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

sportterreinen. Bermen worden grotendeels geklepeld, de biomassa blijft achter. Een deel van de bermen wordt ecologisch beheerd, daarbij vindt wel afvoer plaats om de gewenste verschraving te bevorderen.

Bij de Natuurmonumenten terreinen bij Kardinga gaat een deel van het maaiwerk naar de agrarische co-vergister van Prins in Lellens.

Het beheer van de watergangen betreft de eigen watergangen en de watergangen die behoren tot de waterschappen Noorderzijlvest en Hunze en Aa's. De eigen watergangen en die van Waterschap Hunze en Aa's worden door de gemeente beheerd (de Centrale Eenheid). Waterschap Noorderzijlvest voert het beheer zelf uit, via aannemers. De kosten die Waterschap Noorderzijlvest maakt, zijn voor de gemeente. Waterschap Noorderzijlvest is geïnteresseerd in andere verwerkingsmethoden. De ontwikkeling van ecologische, natuurvriendelijke oevers zal de hoeveelheid maaisel laten toenemen.

Het Paterswoldse Meer wordt beheerd door het Meerschapp.

Tabel 2 beheer van de watergangen

	hectaren
Gemeente Groningen	125
Waterschap Hunze en Aa's	22
Waterschap Noorderzijlvest	111
Totaal	258

De biomassa die vrij komt bij het kort cyclisch onderhoud van de watergangen is ca. 3000 ton, gemiddeld 11 ton per hectare. De massa die vrijkomt bij baggeren is hierin niet opgenomen.

1.2 Wat is er te verbeteren aan de afzet?

De verbeteringen moeten leiden tot minder kosten én tot verhoging van de benutting van de biomassa.

De afzet is ondergeschikt aan het groenonderhoud en volgt op het primaire proces. Als oogsten van waardevolle biomassa en het leveren aan betalende afnemers een neven doel wordt, dan zal de afzet veranderen.

Gazon gras en sportveldengras kunnen zonder kosten aangeboden worden aan co-vergisters. Het mengen met berm gras of andere fracties moet daarbij voorkomen worden. De kosten van verzamelen en afvoer zijn echter hoger dan de opbrengst.

Voor bermmaaisel en slotmaaisel is compostering nu de enige verwerkingsroute. Het afleveren bij een composteerbedrijf brengt kosten met zich mee. Een alternatieve verwerking voor berm gras- en slotmaaisel is pas mogelijk als er een regionale verwerkingslijn met droogvergisting, als aanvulling op de compostering, wordt ontwikkeld.

Collegebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

Bij waardevolle biomassa gaat het nu vooral om **hout**. Er zijn daarbij drie zoekrichtingen:

1. Samenstellen grotere, homogene en niet vervuilde partijen.
2. Verbeterde opdrachten en bestekken.
3. Verbeterde afzetlogistiek.

ad 1.

Bij de verwaarding van de biomassa geldt doorgaans: massa is kassa. Grote, homogene partijen hout vertegenwoordigen een grotere waarde dan heterogene kleine partijen.

Soms kan het mengen van mindere partijen met betere, bv. het meechippen van stamhout in een partij snoeihout, de waarde van het totaal verhogen.

Om een betere prijs te krijgen is het concentreren van biomassastromen gewenst. Onderzoek is nodig naar het verminderen van het aantal aannemers en/of het niet laten vervallen van de biomassa aan de aannemer of hem te verplichten de biomassa op een verzamelpunt te leveren.

Het schonen, zeven of scheiden verhoogt de waarde.

Het shredderen, dat nu de verwerking is van het verzamelde snoeiafval, kan voor de betere partijen hout vervangen worden door chippen. Goede chips geven een hogere prijs dan geshredderde partijen, de kwaliteit van de chipmachine is daarbij belangrijk.

De kans bestaat dat de betere stukken hout "verdwijnen", toezicht ter voorkoming van deze lekroutes is aan te bevelen.

ad 2.

Bij de opdrachtverlening en de bestekvorming kan er rekening gehouden worden met de wens tot vergroting van de hoeveelheid biomassa met een betere kwaliteit, het samenstellen van homogene partijen en het achterwege laten van vervuiling en ongewenste fracties.

De RAW bestekken van CROW bieden een vrije ruimte voor het zelf formuleren van bijzondere wensen. Bijvoorbeeld: het afleveren van homogene en schone partijen op één locatie, of het in correct gestapelde *tassen* achterlaten van de takkenbossen aan de weg zodat er snel en goed geladen of gechipt kan worden.

Indien de gemeente de keten in handen wil houden kan in de bestekken opgenomen worden dat de biomassa eigendom blijft van de gemeente.

ad 3.

Bij de verbeteringen van de afzetlogistiek zijn drie opties:

- A. Het rationaliseren van de huidige afzetketen
- B. Het verlengen van het eigen deel van de keten, bv. door de grondstof zelf te vermarkten, te bewerken of te benutten.
- C. Het verkorten van de keten door meer schakels uitbesteden aan marktpartijen.

Combinaties van deze drie zijn mogelijk.

Optie 3A Rationaliseren

In de logistieke afhandeling van de biomassa worden meerdere verzamel- en overlaadhandelingen en bewerkingen verricht. Elke handeling kost geld. Op basis van zorgvuldige analyse zijn verbeteringen mogelijk.

Bijvoorbeeld:

- het op de snoeilocatie verzamelen van homogene bundels en deze in een doelmatige werkgang versnipperen en afvoeren;
- het inzetten van andere machines waardoor een beter product geleverd wordt;
- het scheiden en/of het gescheiden houden van de diverse kwaliteiten;
- rechtstreeks afvoeren naar Stainkoeln en opheffen van de Gotenburgweg *handling* óf de Gotenburgweg voorzieningen verbeteren en deze opwaarderen tot logistiek centrum voor de verwerking van snoeihout.

Afbeelding 1: geordend en ongeordend achterlaten



Collegebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

Optie 3B Ketenverlenging

Bij ketenverlenging blijft de gemeente langer de eigenaar van de biomassa. De biomassa wordt door de markt opgenomen. De opkoper kan dat b.v. afleveren (met marge) bij een houtkachel of een pelletproducent in of buiten de regio. De gemeente kan besluiten zelf de leverancier van de grondstof te worden, de kacheleigenaar koopt dan het hout bij de gemeente. Een variant is dat de gemeente zelf een kachel koopt voor eigen benutting (bv. een gemeentelijk zwembad of eigen kantoor) en daarin het eigen hout verbrandt. Een variant is dat de kachel warmte levert aan derden; de gemeente wordt dan warmteleverancier.

Optie 3C Ketenverkorting

Bij ketenverkorting beperkt de gemeente zich in zijn rol in de keten. Het uiterste is als de gemeente slechts opdrachtgever en regisseur is. De bestemming van de biomassa kan opgenomen worden in de opdrachtverlening. Dit zou ook een gemeentelijke energievrager kunnen zijn.

Verlenging of verkorting

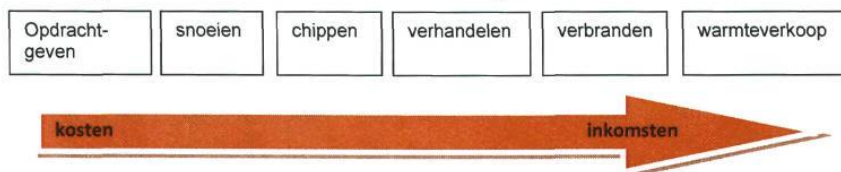
De gemeente zal de afweging moeten maken welke rol en positie zij wil spelen in de keten.

Algemeen geldt dat aan het begin van de keten de kosten hoog en de baten beperkt zijn en dat aan het einde de baten hoog zijn. Ter illustratie: bomen snoeien kost geld, houtchips leveren € 15, tot € 40,- per ton op. Bij verbranding vervangt 2.5 kilo hout 1 m³ aardgas. Bij een kleinverbruiktarief (tot 170.000 m³ per jaar) van € 0,55 heeft het hout een waarde van € 0,55/2,5 = € 0,22 of € 220,- per ton.

De verwarming van een lokaal zwembad met de inzet van "eigen" snoeihout of de aanleg van een warmtenet waarin lokale biomassa als energiebron wordt ingezet, is niet alleen een energieproject, maar ook een communicatiemiddel om duidelijk te maken dat de overheid serieus inhoud geeft aan het streven naar lokale kringlopen en de *Bio Based Economy* waarin duurzame energie een belangrijke rol speelt.

Hoewel lokale benutting dus voor de hand ligt, wordt een groot deel van de Nederlandse productie aan houtsnippers geëxporteerd naar Duitsland en Denemarken.

Afbeelding 2: Welke schakels in de houtketen wil de gemeente zelf beheren?



In het kiezen van een passende rol en positie zal meegewogen moeten worden hoe de organisatie van het beheer in de toekomst zal verlopen en of de nieuwe dienst wellicht ambities zal hebben gericht op dienstverlening in de regio. Bij de overwegingen zal de zorg voor de inzet van *leders* ook een rol spelen.

Collegedocument - Benutting biomassa uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

1.3 Welke energieconversies en opbrengsten zijn mogelijk?

Verbranden en vergisten zijn oude en bewezen technieken die met verbeterde apparatuur weer in opkomst zijn. Pyrolyse is nog in ontwikkeling, vergassing wacht ook nog op de langverwachte doorbraak, torrefactie begint een toepasbare techniek te worden. In dit kader wordt alleen naar de twee meest gangbare technieken gekeken: verbranden en vergisten. De optie droogvergisten wordt ook beschreven, dit is kansrijk, maar nog vrij onbekend in Nederland.

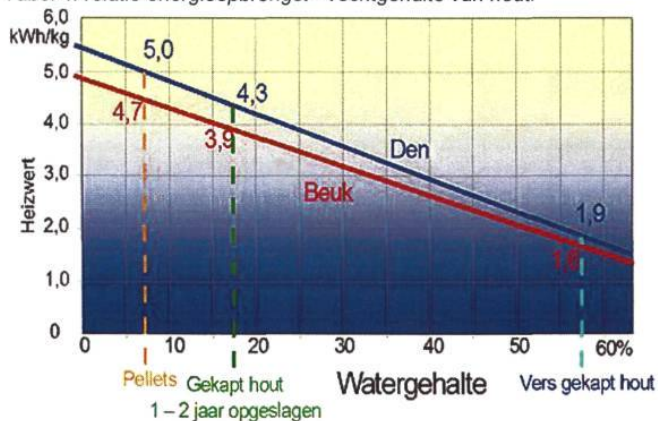
Hout leent zich goed voor verbranding, hout kan niet vergist worden. Gras en slootruigte kunnen vergist worden, droog gras of hooi kunnen ook verbrand worden.

Verbranding is de eenvoudigste conversie. Het vochtgehalte is daarbij belangrijk. Hout kan goed verbranden, de energiewaarde van hout is 12 tot 18 MJ per kg. Een kg droog hout (18 MJ/ kg) komt dan overeen met 0,5 m³ aardgas.

Tabel 3. energiewaarde van brandstoffen

	kWuur	MJoule	equivalenten	
			m ³ gas	kg houtchips
Olie	10 per liter	36 per liter	1,16	2,85
Aardgas	8,6 per m ³	31 per m ³	1	2,4
Pellets of briketten	4,7 per kg	16,9 per kg	0,54	1,3
Houtchips 30% vocht	3,5 per kg	12,6 per kg	0,4	1

Tabel 4: relatie energieopbrengst - vochtgehalte van hout.



Collegiebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

Rekenhulp: van kWh naar MJ en terug

1 kWh = 3600 kJoule = 3,6 MJ 3,5 kWh = 12,6 MJ

1 MJ = 0,277 kWh

De 4.000 ton hout (30% vocht, 12,6 MJ per kg) komt per kg ongeveer overeen met 0,4 kuub gas. De hoeveelheid van 4 miljoen kilo hout levert dus 1.600.000 m³ aardgasequivalenten. Het CO₂ voordeel is 2800 ton CO₂.

De 1.6 miljoen m³ gas komt overeen met het gasgebruik van ca. 900 huishoudens (1750 m³ per huishouden per jaar) .

De marktwaarde van houtchips is, afhankelijk van de kwaliteit, € 15,- tot € 40,- per ton. In deze dus: € 60.000 - € 160.000.

Uitgaande van een gasprijs van € 0,50 per m³ is de waarde € 800.000. De gemeente zou zich kunnen inspannen om een deel van de houtige biomassa in eigen gemeente (eventueel in eigen beheer) te benutten voor verwarming: *Gronings hout voor Groningse warmte*.

Droog gras of hooi kan geperst worden en dan verbrand worden. De verbrandingstechniek van veel verbrandingsinstallaties is niet altijd geschikt voor de verbranding van gras of hooi. Deze techniek ontwikkelt zich nog.

Afbeelding 3: pellets van gedroogd gras als brandstof voor verbrandingsinstallatie.



Een energetisch hoogrenderende variant is verbranding en de opwekking van stoom waarmee een generator wordt aangedreven die stroom produceert. De restwarmte kan worden gebruikt voor ruimteverwarming. In Eindhoven is een stadsverwarmingproject gerealiseerd met een stoomcyclus op basis van houtverbranding (zie bijlage voor Youtube films).

Vergisten is een tweede route. De geroerde vergister is goed bekend in Noord Nederland. Daarin wordt biomassa met veel water (4-8% droge stof) gemengd in een verwarmde reactor. De grondstof kan zuiveringslib zijn van een

Collegebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

rioolwaterzuiveringinstallatie of groenafval. De verblijftijd is 20-40 dagen. Micro organismen produceren een mengsel van methaan (ca. 50%) en CO₂ en andere gassen. Dit biogas wordt verbrand in een motor die een generator aandrijft die elektriciteit levert. De motor levert warmte, als deze niet benut wordt gaat ca. 50% van de energie verloren.

Een alternatief is het biogas opwerken tot aardgaskwaliteit en dan gebruiken als "gewoon" aardgas, daarbij wordt geen restwarmte geproduceerd. Dit opgewerkte biogas wordt *groengas* genoemd.

Agrarische vergisters mengen mest en "co substraten" (b.v. maïs of delen van de suikerbiet), men noemt dit co-vergisters. Hiervan staan er ca. 50 in Noord Nederland met een totaal vermogen van ongeveer 50 MW. Zij produceren ca. 8000 uren per jaar, totaal dus 400 miljoen kWatt uren. Dit komt overeen met het stroomverbruik van ca. 120.000 huishoudens². De restwarmte wordt doorgaans niet gebruikt.

Het resterende digestaat kan als organische meststof verwerkt worden in de landbouw. Bermgras is goed vergistbaar maar is (nog) niet toegelaten als co-substraat voor agrarische vergisters, dit moet daarom aangeboden worden aan composteerinstallaties tegen een prijs van € 20,- tot € 35,- per ton.

Afgezien van de wettelijke belemmering is gras een waardevol product: de gasopbrengst is 125 -180 liter biogas per kg gras. Uitgaande van 125 liter levert de 4.000 ton maaisel 500.000 m³ biogas. Hieruit is ongeveer 1.000.000 kWatt uren elektriciteit te maken, overeenkomend met het stroomverbruik van 300 huishoudens.

Vochtig gras kan beter vergist worden dan eerst drogen en dan verbranden. Gazonmaaisel of sportveldenmaaisel is geen bermgras maar kan worden aangeboden als natuurgras bij co-vergisters. In de omgeving zijn meerdere co-vergisters die dit kunnen verwerken: bijvoorbeeld Van der Veen in Tolbert; Vermue in Winsum; Prins in Lellens; Jansen in Kielwindeweer; Westerveld in Stadskanaal, in Noord Drenthe zijn ook meerdere co-vergisters. Energetisch is dit interessant, financieel niet; het afvoeren en transporteren kost meer dan het opbrengt.

Droog vergisten. Voor de bovenbeschreven *geroerde vergister* is verkleining van de grasachtige biomassa gewenst, zand en ander vuil zijn ongewenst. Slootruigte, hekkelspecie en blad zijn daarom niet geschikt voor de geroerde vergister. Een robuust alternatief is de droge vergisting waarbij de biomassa in gestapelde vorm gedurende 20-40 dagen in een verwarmde, gasdichte ruimte blijft. Het biogas wordt verwerkt zoals bij de geroerde vergister, het digestaat kan vervolgens gecomposteerd worden.

Uitgaande van de 7800 ton en een gasopbrengst van 100 m³ biogas per ton levert dit ruim 780.000 m³ biogas. Hieruit is 1.500.000 kWatt uren elektriciteit te maken, overeenkomend met het stroomverbruik van ca. 500 huishoudens.

² 50 MW = 50.000 kW. De jaarproductie is: 8000 uren * 50.000 kW = 400 miljoen kWattuur. Een huishouden verbruikt ca. 3400 kWattuur per jaar, de productie dekt dus ca. 120.000 huishoudens.

Collegedebat - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

Afbeelding 4: Een reactorruimte van een droogvergister wordt gevuld met de shovel, rechts met geopende gasdichte deur. Een unit bestaat uit 10-12 van deze ruimtes.



De biomassa wordt met een shovel ingebracht in de droogvergistinginstallatie, daarna wordt de gasdichte deur gesloten. Het proces duurt 4-5 weken. Een installatie bestaat uit ca. 10 van deze ruimtes die afwisselend geopend en gevuld worden. Een doorzet van 10.000 ton per jaar is minimaal nodig voor een renderende exploitatie. Samenwerking met meerdere aanbieders of ondoeners is daarom wenselijk. Het waterschap Noorderzijlvest is geïnteresseerd in het verkennen van samenwerkingsmogelijkheden.

Meerdere marktpartijen (Ganzewinkel, Vagroen, Zuidema, Attero) zijn geïnteresseerd in droogvergisting. Eén van de drempels wordt gevormd door de korte contracten van overheden. Indien de gemeente, samen met anderen, deze verwerking wil stimuleren zal zij zich als contractpartners langere tijd³ moeten binden.

Een andere drempel is dat de SDE regeling voor gas of stroomproductie nodig is om de exploitatie rond te krijgen.

Een alternatief is het zelf benutten van het groengas voor eigen tractie. Daarmee is een *business case* rond te rekenen

Bermgras en hekkelspecie worden nu als probleemmateriaal gezien. Door het enige tijd te laten liggen vermindert het volume en het gewicht en daarmee de afzetkosten. Energetisch is dit ongewenst, de oxidatie produceert CO₂ en het rottingsproces produceert het broeikasgas methaan. Het BZV- en nutriëntenrijke percolaat verontreinigt het oppervlaktewater en de plaatsen waar de hopen liggen versmeren en worden bloeiplaatsen voor brandnetel. Initiatieven om verantwoorde afzetketens te organiseren rond Groningen zijn zeer gewenst.

³ Kortlopende, kleinere contracten hebben het voordeel dat de aanbesteding onder de Europese aanbestedingsgrens kan blijven.

Afbeelding 5 : de afvoer van bermgras en broeiende hopen in Hoornse meer



Andere conversies zijn **vergassen, pyrolyse of torrefactie**. Van deze drie is torrefactie de conversie die nu op praktisch schaal operationeel wordt in Nederland, er staan nu fabrieken in Duiven en Steenwijk. De biomassa wordt verhit en onder gecontroleerde omstandigheden verkoold. De energie inhoud van de getorreficeerde massa is hoog (18-20 MJ/kg), het materiaal leent zich goed voor bijstook in kolencentrales. Het product wordt ook wel *biocoal* genoemd.

Pelletiseren

Een tussenvorm is het persen van pellets (brokjes) uit hout, de verbrandingswaarde en de prijs zijn hoger (€ 150,- tot € 300,- per ton goede kwaliteit) dan die van chips (€ 15,- tot € 40,- per ton). De verwerkingskosten voor het maken van de pellets zijn echter hoog. De markt wordt gereguleerd door productnormen die leiden tot een aanbod van hoge kwaliteit op een wereldmarkt⁴. Er is een grote aanvoer vanuit de V.S. en Canada waarmee het moeilijk concurreren is.

Afbeelding 6: houtpellets, torrefactie pellets en houtchips



⁴ De wereldmarkt van pellets groeit snel, de omvang is nu ca. 9 miljoen ton.

Collegebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

Composteren

De conversie van verse biomassa naar compost levert geen energie op en leidt tot CO₂ uitstoot. Het eindproduct wordt gebruikt voor bodemverbetering en bemesting. Het heeft doorgaans geen, een lage, of zelfs een negatieve waarde.

2. Andere wijze van groenbeheer

Bij het huidige beheer speelt het optimaliseren van de opbrengst nog geen rol. Andere overwegingen bepalen de werkwijze. Toch zijn ook hier veranderingen mogelijk die de opbrengsten kunnen verhogen en het budget kunnen ontlasten.

2.1. Op zoek naar opbrengsten

Het beheer wordt nu gestuurd door overwegingen als:

- de wens de openbare ruimte schoon, opgeruimd en veilig te houden⁵;
- de kosten te beperken;
- de biodiversiteit te behouden of te vergroten;
- de bomen en planten gezond te houden;
- veiligheid en het voorkomen van overlast;
- bij de watergangen de hydraulische capaciteit op het gewenste niveau te houden.

Het werk wordt georganiseerd vanuit de aanname dat biomassa leidt tot kosten. Afvoer is niet altijd nodig, bv. bij frequent wieden kan het gewiede materiaal blijven liggen in het perceel. Bij frequent gazon maaien hoeft het gras niet afgevoerd te worden.

Voor het ecologisch beheer en vergroting van de soortenrijkdom is het verschralen van de bodem via de afvoer van de biomassa wel gewenst, maar de bezuinigingen kunnen leiden tot extensiever beheer met minder afvoer en meer klepelen. Van de 275 ha. wordt nu 30 ha. geklepeld, 10 ha. wordt niet meer beheerd.

Bij de watergangen is er een verschuiving van het beheerstype *stedelijk beheer* naar het (duurdere) *duurzaam stedelijk* en *stedelijk natuurwater*. Dit leidt tot minder steile oeverwalen en meer plasdras overgangen en daarmee ook tot meer biomassa. Kostenreducerende beheersmaatregelen konden in dit onderzoek niet gevonden worden.

Bij bomen (vanaf 20 cm stamdikte) is er voor het kappen, knotten of kandelaberen een vergunning nodig. In 2010 is er voor 169 gemeentelijke bomen een kapvergunning verleend en voor 44 gemeentelijke bomen een knot- of kandelabervergunning. Particulieren dienen ook een vergunning aan te vragen voor het verwijderen van overlastbomen.

Bij het zoeken naar kostenreductie en opbrengstverhoging komen de volgende opties in beeld:

- **niet alle bomen hoeven monumentaal te worden**

Het optimale oogsttijdstip is doorgaans eerder dan de maximale leeftijd van een boom. Veel stedelijke bomen komen al op vrij jonge leeftijd vrijwel tot stilstand, de jaarlijkse aangroei is beperkt. Dit komt de aantrekkelijkheid van de boom niet ten

⁵ er wordt gewerkt met streefbeelden en criteria

Collegebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

goed. Deze oudere bomen vereisen extra aandacht vanwege veiligheid, overlast en boomgezondheid. Vanuit het oogpunt van biomassa opbrengst, CO₂ vastlegging en kostenreductie zou het oogsttijdstip (kappen of vergaand terugsnoeien) daarom vervroegd moeten worden.

Het oogsten van bomen ligt soms erg gevoelig bij de omwonenden. Intensieve voorlichting, educatie en communicatie zijn nodig om het nut en het doel van de handelingen over te brengen.

De juridische aspecten (bv. de kapvergunning) van een veranderend beheer behoeven nader onderzoek.

Overigens mag niet worden vergeten dat het kappen of rooien en vervolgens herplanten van bomen in de stedelijke omgeving meer kost dan de houtopbrengst oplevert.

- **van een gelijkblijvend beeld naar een voortdurende verandering**

Landschapselementen met bomen en struiken in hoge dichtheden worden regelmatig gedund, maar een vergaande snoei wordt beperkt om een stabiel beeld te behouden. Toch kan vergaande snoei een interessant beeld opleveren, na snoei lopen de stobben weer uit en ontstaat er een dynamische beeld van wisselende hoogtes en dichtheden. Door in vakken te werken die planmatig gesnoeid worden ontstaat een bewegend beeld. Deze dynamiek kan de ecologische waarde ook verhogen. Indien goed aangelegd kan deze methode mechanisch uitgevoerd worden.

Afbeelding 7: hoge dichtheden kunnen intensiever beheerd worden en kunnen een aantrekkelijk beeld geven. Na periodieke snoei ontstaat snelle hergroei.



- **Niet minimaliseren, maar maximaliseren**

Extra snoei en intensiever beheer kunnen bij houtige opstranden de opbrengsten verhogen en meer dynamiek geven in het stedelijk landschap.

Gazons worden frequent gemaaid zodat de afvoer beperkt kan blijven. Het fijne maaisel wordt snel afgebroken zonder dat het grasmat verstikt. Een alternatief is minder frequent maaien en het maaisel afvoeren naar een vergister. Energetisch is dit een zinvolle benadering, de financiële baten wegen echter niet op tegen de kosten.

Algemeen geldt dat het erkennen van de productiewaarde van het stedelijk landschap zal leiden tot een vorm van *asset based management*. Bomen, andere elementen of percelen zijn dan gemeentelijke *bio assets* die een waarde vertegenwoordigen die geoptimaliseerd kan worden. Bij ontwerp gericht op groei, productie, CO₂ vastlegging en geplande verwijdering is aandacht nodig voor de groeiplaats en het vermijden van problemen met de boven- en ondergrondse infrastructuur. Goed gedimensioneerde en verrijkte groeisleuven voorzien van beluchtingvoorziening zijn daarbij nodig. Ook dit is een aspect van *asset based management*.

3. Ander ontwerp van het openbaar groen

Bij het ontwerp van het stedelijk landschap en de landschapselementen worden meerdere functies gecombineerd. Het esthetische aspect is belangrijk; het moet er goed uitzien en het moet passen bij de omgeving. Daarnaast zijn verkeersveiligheid en het gevoel van veiligheid (enge bosjes) belangrijk. Een derde groep betreft de ecologische functies als groene verbindingzone en habitat voor flora en fauna. Men weegt ook het klimaateffect mee; groen geeft verkoeling en het is een CO₂ sink. De onderhoudskosten spelen ook een rol: rozenstruiken zijn wel mooi, maar erg duur in onderhoud. Toch zijn ook bij dit thema veranderingsopties denkbaar.

3.1. Voorbeelden van anders ontwerpen

Voorbeelden van ontwerpen gericht op (meer) productie zijn:

- hogere plantdichtheid bij jonge aanplant van laanbomen zodat dunning na 10-15 jaar nodig is.
- Snelgroeiende bomen in combinatie met langzaam groeiende bomen (wijkers en blijvers) waarbij het verwijderen van de wijkers ook daadwerkelijk⁶ plaatsvindt.
- Inzet van snelgroeiend hout (bv wilg) dat frequent (elke 3 jaar) wordt geoogst. Het effect van *geschoren* en weer uitlopende wilgen geeft een aantrekkelijke dynamiek aan een gebied.
- Experimenten met nieuwe gewassen, bijvoorbeeld bamboe.
- Productieteelt van landbouwgewassen in de stedelijke omgeving als *statement*.
- Productiebosjes als overgestileerde landschapselementen.
- Integratie van de afvoerlogistieke aspecten in het ontwerp.
- Benutting van (tijdelijk) niet-benutte hoekjes en percelen.
- Benutting van grotere percelen, bv. nog te ontwikkelen industrie- of woningbouwterreinen

Uiteraard brengt dit ook kosten met zich mee. Door bij het ontwerp rekening te houden met het beheer en de oogst zijn de kosten te reduceren.

Enkele voorbeelden van oogstbaar landschap in beeld:

Snelgroeiend hout kan een aantrekkelijke invulling zijn van het stedelijk landschap. Door de dit met de juiste communicatie te ondersteunen versterkt het integreren van landbouwproductie in de stedelijke omgeving de relatie tussen stad en natuur.

⁶ De verwijdering van snelgroeiende wijkers (bv Abelen) leidt nog wel eens tot ongenoegen bij omwonenden waarna men afziet van verwijdering. Hierdoor worden de wijkers te groot en krijgen de blijvers (bv eiken) geen uitgroei kansen.

Collegedebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

Afbeelding 8: snelgroeiend hout, altijd jong en groeiend groen.



Afbeelding 9: populierenperceel bij Rode Haan, kathedrale vormen vol brandnetels.



Rond de stad zijn meerdere locaties met populieren. Deze worden niet goed onderhouden, ze zijn niet toegankelijk en doen naargeestig aan. Door ze wel goed te onderhouden en toegankelijk te maken kan dit een interessant onderdeel worden van de stadszoom. Als duidelijk is dat zij onderdeel vormen van de gewaardeerde *bio assets* van de gemeente, waarmee uiteindelijk de stad verwarmd wordt, wordt het beeld volledig gekanteld.

Collegebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

Vormsnoei en andere vormen van beheer kunnen gericht worden op het versterken van het stedelijk landschap en het benadrukken dat het landschap mooi is én productief.

Afbeelding 10: oogstbare vormen zijn mooi en functioneel



4. Welke initiatieven kan de gemeente nemen?

In de bovenbeschreven fasering (andere afzetlogistiek; ander beheer; ander ontwerp) zijn verschillende ontwikkelmogelijkheden voor de gemeente Groningen genoemd. In vervolgoverleg kan besloten om te experimenteren met andere werkmethoden en technische hulpmiddelen. Met andere bestekken en contracten kan tussen het groenwerk en het gemeentelijk klimaatbeleid een effectieve relatie gelegd worden. Experimenten met verrassende ontwerpen en innovatieve benutting van nu onnutte ruimte kunnen de opbrengsten verhogen en bijdragen aan het imago en de duurzame-energieprestaties van de stad. Deze activiteiten leiden ook tot bedrijvigheid en lokale waardecreatie. Samenwerking met marktpartijen is daarbij te adviseren.

Enkele opties worden in dit hoofdstuk beschreven, een deel is in de eerdere hoofdstukken al genoemd.

4.1 Uitvoeringsopties

- **Bij veranderende logistiek**
- De betere delen niet shredderen maar verchippen;
- partijen schoon opleveren en gescheiden houden;
- met bestekken en opdracht verlening de verwaardiging stimuleren;
- de keten slim inrichten om kosten te verlagen en opbrengst te verhogen;
- keuze maken welke rol en positie de gemeente wil innemen;
- keuze maken voor een eigen *handling* locatie (of niet);
- Als gras wordt afgevoerd: houd gazongras en sportveldengras gescheiden en zoek samenwerking met een co-vergister;
- Neem het initiatief om met regionale partners en de markt te komen tot een droogvergister voor gras en hekkelspecie met eigen gasproductie;
- Neem initiatieven om hout in de eigen gemeente om te zetten in warmte: *Gronings hout voor Groningse warmte*;
- Neem initiatieven om de populierenpercelen rond de stad onderdeel te maken van het gemeentelijke klimaat- en energieprogramma.

- **Bij ander groenbeheer**
- Voorzichtig experimenteren met *asset based management* en de passende communicatie en juridische afstemming;
- Intensiever beheer van landschapselementen met hoge plantdichtheid.

- **Bij ander ontwerp**
- Meer snelgroeiend hout en kortcyclisch beheer;
- benutten van lege percelen, braakliggende terreinen en loze hoekjes;
- experimenteren met nieuwe gewassen;
- opwaardering en benutting populierenproducties.

Collegebrief - Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

rapportage benutting biomassa gemeente Groningen
Februari 2012

De diverse kleine en grotere veranderingen kunnen tot de volgende effecten leiden:

De kosten voor het groenbeheer worden (ten dele) gedekt door inkomsten.

De gemeente wordt actief als producent van biomassa en als ketenregisseur en zet zich in om de energetische waarde maximaal te benutten voor lokale energieproductie: *Groningse Biomassa voor Groningse Warmte*.

De gemeente vergroot de CO₂ vastlegging en reduceert de CO₂ productie.

De inzetbare hoeveelheid biomassa neemt toe, er gaat minder verloren en de export naar buiten de gemeente neemt af.

De revenuen in de keten dragen bij aan het behoud van de kwaliteit van het gemeentelijk groenbeheer, de bedrijvigheid vertaalt zich naar lokale arbeidsinzet.

Er komen projecten in de gemeentelijke omgeving met benutting van gras en slootmaaisel.

4.2 Drie adviezen:

1. Van de genoemde opties is de keuze voor een duidelijke rol en positie in de keten erg belangrijk. Voor elke keuze is een pleidooi te houden met voor- en nadelen. Zonder keuze zal de ontwikkeling stagneren. De ambities van de gemeente op het gebied van duurzaamheid zijn duidelijk, nu nog de uitvoeringskeuzes.
2. Waardeer en stimuleer het ondernemerschap in de diensten, de ontwikkelingen zijn dynamisch en kansen verschijnen en verdwijnen. Door actief deel te nemen, met betrokken medewerkers, in deze marktontwikkelingen kunnen ontwikkelingen opgepakt worden.
3. Start concrete experimenten. Via concrete actie kan dit "vak" geleerd worden en raakt de gemeente betrokken bij de ontwikkelingen die nu in het hele land plaatsvinden. De gemeente heeft als grondeigenaar, producent en ontdoener van biomassa, gebruiker van energie, bevoegd gezag etc. vele belangen en mogelijkheden. Experimenten met het telen op lege terreinen, het anders inrichten van stedelijk groen, het samenwerken met vergisters rond gazonmaaisel, het initiëren van droogvergisting, het samenwerken met marktpartijen en andere overheden, het experimenteren met verbranding en warmtelevering (bijvoorbeeld bij Kardingse, zie bijlage 2) kunnen op korte termijn gestart worden. Groningen kan daarmee een voorloperpositie innemen.

Bijlage 1: beelden van projecten

Enkele relevante filmpjes over middelgrote houtverbrandingsinstallaties
(deze filmpjes zijn ook te vinden via de site www.oogstbaarlandschap.nl, via deze site worden ook relevante rapporten ontsloten.)

Biomassacentrale Meehoven Gemeente Eindhoven:

Eindhoven: <http://www.youtube.com/watch?v=pAt-mTPhybU>

Nieuw biomassacentrales in Eindhoven:

Eindhoven: <http://www.youtube.com/watch?v=QjDJ6NOrOyk&feature=related>

Breda krijgt biomassacentrale voor Teteringen:

Breda: <http://www.youtube.com/watch?v=mfAx0tdIAG4>

Houtkachel uitkomst voor sporthale zwembad in Doezum:

Doezum: <http://www.youtube.com/watch?v=3-8qWheKllg>

Zwembad Annen stookt op hout:

Annen: <http://www.youtube.com/watch?v=GaxwsXcC1Qk&feature=related>

Over de Zwolse wijk Breecamp Oost die door Be Green met hout verwarmd wordt.

Zwolle: <http://www.begreenenergy.nl>

Over gemechaniseerde houtteelt

Bundler: <http://www.youtube.com/watch?v=1adVICclKTw&feature=related>

Houtteelt: <http://www.youtube.com/watch?v=q9zCyubVxG>

Bijlage 2: concrete pilots

Om het klimaat- en energiebeleid van de gemeente meer zichtbaar te maken is benutting van de eigen biomassa in de eigen omgeving wenselijk.

Hieronder wordt als voorbeeld gerekend aan het benutten van houtchips voor het sportcentrum Kardinge. Dit gemeentelijke complex wordt gerenoveerd en daarbij staat de duurzaamheid hoog op de agenda. Hierbij zijn, naast houtstook, de inzet van zonthermische systemen en photovoltaïsche systemen reële opties.

Huidige opstelling:
2 x 485 kW WKK's van Essent
2 x gasketel van 700 kWth.
totaal opgesteld vermogen: 2300 kWth.
Gasverbruik ca. 1.3 miljoen m³
Stroomverbruik: 1.1 miljoen kWuur

Na de renovatie gaat de WKK opstelling er waarschijnlijk uit.

Stel: de gemeente zet 5000 ton hout in voor een houtgestookte verwarming. Dit vermijdt de inkoop van ca. 2 miljoen m³ gas. Kardinge zou dan grotendeels gasvrij kunnen werken.

Om de uitvoerbaarheid nader te onderzoeken en dit "vak" te leren is een wellicht pilotproject mogelijk. Bij Kardinge is er belangstelling om de heetwatervoorraad voor de dweilmachines van de ijsbaan op hout te stoken. Overtollige warmte kan teruggevoerd worden naar het centrale warmteverdeelstelsel van het totale complex. De uitvoering van een 100 – 250 kW pilot wordt onderzocht, met een verbruik van ca. 150 ton hout per jaar.

Een tweede optie is de teelt van snelgroeiend hout. Met een opbrengst van 10 - 15 ton droge stof per jaar bij een driejaarlijkse oogst kan een substantiële bijdrage geleverd worden aan de gemeentelijke doelstelling en het levert bedrijvigheid op. Door de teelt op (tijdelijk) onbenutte terreinen uit te voeren en het landschappelijk ontwerp te integreren in het stedelijke landschap zijn interessante projecten mogelijk.
De markt is geïnteresseerd in dit soort projecten.

Raadsvoorstel - Alternatief ontwerp trambrug

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering _____
Raadscommissie B&V
Datum raadscommissie _____
Publiciteit Niet publicabel NP
Bijlagen I

Registratienr. RO 12.3067783
Datum B&W besluit 22 MEI 2012
Portefeuillehouder _____
Steller Jurri Koops
Telefoon 050 367 8605
E-mail Juri.koops@groningen.nl

Onderwerp

Besluit alternatief ontwerp trambrug

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. een deel van het Oosterhamrikkanaal te dempen en daar een nieuw parkachtig lichaam met vijver en groen te realiseren, overeenkomstig bijgaand schetsontwerp;
- II. 50% van de te besparen kosten ten goede te laten komen aan een hogere groenwaliteit langs het tracé aan de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal.

Raadsvoorstel - Alternatief ontwerp trambrug

2

Publiekssamenvatting

Door voortschrijdend inzicht stellen wij u voor om af te wijken van het tramtracé ter plaatse van het Oosterhamrikkanaal zoals deze in het verleden is bedacht en vormgegeven. Het nu voorgestelde ontwerp omvat een breed uitlopend dijkachtig lichaam waarover het tramtracé loopt, gecombineerd met de realisatie van een vijverpartij en groen (zie bijgaand ontwerp). Dit zal worden gerealiseerd in plaats van het eerder genomen besluit om hier een brug te realiseren. Het dijkachtig lichaam resulteert in een verhoging van de groenkwaliteit voor het gebied. Het gebied wordt daarmee aantrekkelijker en de leefbaarheid wordt daarmee vergroot. Ook kan dit resulteren in een betere verkoopbaarheid van de woningen in het gebied. Een deel van de financiële besparing die dit oplevert, wordt ingezet om een hogere groenkwaliteit te realiseren langs het tracé aan de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal.

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

1. een deel van het Oosterhamrikkanaal te dempen en daar een nieuw parkachtig lichaam met vijver en groen te realiseren, overeenkomstig bijgaand schetsontwerp;
2. 50% van de te besparen kosten ten goede te laten komen aan een hogere groenkwaliteit langs het tracé aan de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal.

Inleiding

Recent is het bestemmingsplan Ebbingekwartier onherroepelijk verklaard. Op basis van dit bestemmingsplan is met de ontwikkelcombinatie CiBoGa en andere partijen een nieuw stedenbouwkundig model uitgewerkt. De zogenaamde schotsen met hun parochiale ruimten hebben plaats gemaakt voor gesloten bouwblokken zoals in de historische stad en in de Hortusbuurt gangbaar is. Het werken en wonen kan in het vervolg van de planontwikkelingen plaats gaan vinden aan de straten, hofjes en pleintjes in het Ebbingekwartier. Naast het wonen is er meer ruimte gemaakt voor diverse functies als een hotel, een schoolgebouw, winkels en andere stedelijke voorzieningen. De ontwikkelingen kunnen meer inspelen op die van de Creatieve Stad. De structurele inrichting van het Ebbingekwartier wordt dan ook meer binnenstedelijk van aard en vindt haar aansluiting bij die van de binnenstad en die van het ziekenhuis UMCG.

Beoogd resultaat

Met dit besluit wordt beoogd om af te wijken van eerdere uitgangspunten ten aanzien van het tramtracé ter plaatse van het Oosterhamrikkanaal wat ten goede komt aan de groenkwaliteit en leefbaarheid in het gebied.

Kader

Tramtracés.

In de afgelopen periode zijn de tramtracés die door en over het UMCG-Bodenterrein en Ebbingekwartier lopen, ontworpen en gepland. De tracés lopen vanuit het centrum over de Oostersingel en de Bloemsingel, via de noordkant van het Oosterhamrikkanaal, naar Kardingse (en vice versa) en via de Kolendrift over het Ebbingekwartier, naar Zernike (en vice versa).

U hebt op 28 september 2011 besloten om in te stemmen met het voorlopig ontwerp (tracédelen 1 en 2) waarin (onder andere) stond aangegeven dat er een trambrug over het Oosterhamrikkanaal gerealiseerd zal worden en om het tracé over de Oostersingel en Bloemsingel enigszins te verleggen naar het oosten over het ziekenhuisterrein van het UMCG. Tevens heeft in deze periode de stuurgroep van de tram besloten om in te stemmen met deze uitgangspunten.

Raadsvoorstel - Alternatief ontwerp trambrug

3

Ondergrondse infrastructuur/compensatie groen.

Zowel het besluit om het tramtracé over de noordkant van het Oosterhamrikkanaal te laten lopen als het besluit met betrekking tot de verlegging van het tracé naar het oosten over het UMCG-gebied

hebben geleid tot een toekomstige situatie waarbij er minder groen behouden kan blijven en/of aangelegd kan worden dan waar in eerste instantie van uit werd gegaan. Zowel de hoeveelheid reeds aanwezige als nieuw aan te leggen ondergrondse infrastructuur is hier debet aan. In een besluit, d.d. 28 juni 2011, heeft het college uitgesproken dat ernaar gestreefd dient te worden om de groene structuur en het karakter ervan zoveel mogelijk te behouden. Door realisatie van dit voorstel wordt nieuw groen in het gebied toegevoegd.

Argumenten/afwegingen

Zowel de beschreven consequenties voor het groen als het ontwerp van een nieuw stedenbouwkundig plan voor het Ebbingekwartier leiden tot nieuwe inzichten over de inrichting van het gebied waar de tram het Oosterhamrikkanaal gaat kruisen.

Het gebied wordt meer beschouwd als verbindend element tussen de "oude" Korrewegwijk en het "nieuwe" Ebbingekwartier. Door af te wijken van de variant waar de tram door middel van een brug over het Oosterhamrikkanaal zou gaan en door de keuze te maken om de tram over een breed uitlopend dijkachtig lichaam te laten gaan waarbij een vijver met groen gerealiseerd wordt, gaat het gebied als een parkomgeving functioneren (zie tekening) waar mensen kunnen recreëren. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid van het gebied. Ook zou dit kunnen resulteren in een betere verkoopbaarheid van de woningen in het gebied.

Voor beide stadsdelen wordt zowel het Oosterhamrikkanaal als de vijverpartij via een langzaam aflopende oever beter bereikbaar en zichtbaar. Het park met gras en forse bomen is een nieuw recreatief element in de stad. Bovendien is het de verwachting dat de aanleg van een dijklichaam met een parkachtig landschap aanzienlijk minder investeringen vergen dan de eerder beschreven trambrug. Een deel (50%) van deze "besparing" op de totale begroting van de tram zal geïnvesteerd worden in een verhoging van de groenkwaliteit langs de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal. De besparing van het dijklichaam met groenafwerking ter plaatse van dit lichaam en vijverpartij ten opzichte van de Singelbrug bedraagt € 500.000,--. Wij stellen voor om € 250.000,-- ten goede te laten komen aan de groenstructuur noordzijde Oosterhamrikkanaal en € 250.000,-- terug te laten vloeien naar de businesscase van de tram.

Een ander punt is dat er voor gezorgd wordt dat de gehele waterverbinding (de Watermolen) met het Oosterhamrikkanaal, De Beren en het Noorderplantsoen in stand zal worden gehouden zodat dit ecologisch gezien één verbinding is.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Naar aanleiding van inspraak die in het verleden is geweest (de inspraak ging over het tracé en niet over het ontwerp), is er geen noodzaak om een nieuwe inspraakronde te organiseren. Tevens zal er een toekomstige mogelijkheid zijn om zienswijzen uit te brengen op basis van het ontwerp bestemmingsplan waar de wijziging naar dijklichaam in verwerkt zal worden.

Ook hebben wij het voorstel voorgelegd aan een aantal afgevaardigden van diverse bewonersorganisaties (Korrewegwijk, Oosterparkwijk, Hortusbuurt en Binnenstad-Oost), bedrijvenvereniging Ebbingekwartier, Kernteam Ebbingekwartier en een aantal VvE's op het Ebbingekwartier. Allen hadden zij een positieve houding ten aanzien van de voorgestelde wijziging.

Raadsvoorstel - Alternatief ontwerp trambrug

4

Financiële consequenties

Zoals eerder omschreven is het de verwachting dat de voorgestelde wijziging een aanzienlijke besparing op kan leveren ten opzichte van de trambrug. Een deel van deze besparing zal worden geïnvesteerd in een verhoging van de groenwaliteit langs het tracé aan de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal.

Realisering en evaluatie

Het trambureau heeft aangegeven dat er tot 1 juli 2012 gelegenheid is om een aanpassing in de aanbestedingsstukken van de tram te bewerkstelligen. Indien u akkoord gaat met dit voorstel, kan deze wijziging onderdeel worden van de totale aanbesteding.

Raadsvoorstel - Alternatief ontwerp trambrug

Bijlage 1; Voorgesteld tramtracé over Oosterhamrikkanaal



Figuur 1; Voorgesteld tramtracé Oosterhamrikkanaal

Raadsvoorstel - Aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	18 juli 2012
Raadscommissie	B&V
Datum raadscommissie	11 juli 2012
Publiciteit	Persbericht PB
Bijlagen	-

Registratienr.	RO 12.3037199
Datum B&W besluit	5 juni 2012
Portefeuillehouder	Wethouder Dekker
Steller	I. Bolhuis
Telefoon	367 8331
E-mail	ingrid.bolhuis@groningen.nl

Onderwerp

Aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg Groningen

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. voor het project Zuidelijke Ringweg Groningen een aanvullend plankostenkrediet van € 375.000,-- beschikbaar te stellen. Het totaal beschikbaar gestelde plankostenkrediet komt daarmee op € 2.025.000,--;
- II. het aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg Groningen te dekken uit de vrijval van kapitaallasten 2012;
- III. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

Raadsvoorstel - Aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg

- 2 -

Publiekssamenvatting

Voor het project Zuidelijke Ringweg Groningen wordt voor het vervolg van de interne begeleiding van het project binnen de gemeente een aanvullend krediet aangevraagd. Het gaat hier om een zogenaamd plankostenkrediet, waarvoor goedkeuring van de raad nodig is. Het huidige krediet dat in de raad van 25 januari 2012 is vastgesteld, is aangevraagd voor de fase waarin het Definitief Ontwerp voor de Zuidelijke Ringweg volgens planning gereed moet zijn (zomer 2012). Voor de vervolgfase naar het Ontwerp Tracébesluit (3e kwartaal 2012) en het Tracébesluit (2e kwartaal 2013) is een aanvulling op het krediet nodig. Er is sinds 2010 een gezamenlijke projectorganisatie Aanpak Ring Zuid, bestaande uit de drie betrokken partijen Rijk, provincie en gemeente, die het project uitvoert.

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

- I. voor het project Zuidelijke Ringweg Groningen een aanvullend plankostenkrediet van € 375.000,- beschikbaar te stellen. Het totaal beschikbaar gestelde plankostenkrediet komt daarmee op € 2.025.000,-;
- II. het aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg Groningen te dekken uit de vrijval van kapitaallasten 2012;
- III. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

Inleiding

De plankosten voor de interne begeleiding van het project Zuidelijke Ringweg Groningen raken uitgeput. Dit wordt verklaard doordat de plankosten per fase worden aangevraagd, de huidige fase loopt tot en met de zomer 2012, wanneer volgens verwachting het definitief ontwerp gereed is. Voor de vervolgfase naar het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en het Tracébesluit (TB), is voor de begeleiding van de gemeente Groningen een aanvulling op het plankostenkrediet noodzakelijk.

Beoogd resultaat

Het project voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg heeft een sterke interactie met plannen en maatregelen in de stedelijke omgeving van de weg op het gebied van ruimte, economie, infrastructuur en verkeer en vervoer. Het is dan ook complex en heeft grote impact op het functioneren en de kwaliteit van de stad. Daarom is ervoor gekozen de samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente Groningen ook na de verlengde verkenning door te zetten in een afzonderlijke projectorganisatie.

Alle werkzaamheden worden in principe opgepakt door de projectorganisatie ARZ. Dit betekent dat, in tegenstelling tot wat gebruikelijk is bij rijksprojecten, de projectorganisatie alle noodzakelijke (deel-)producten zelf vervaardigt of deelproducten uitbesteedt. Met deze keuze ligt de ontwikkelrol dus (grotendeels) bij de projectorganisatie. De achterliggende organisaties (gemeente, provincie of Rijkswaterstaat), kwaliteit en deskundigheid zijn hierop afgestemd. Daarnaast heeft de gemeente ook een financieel belang in het project. Het project wordt immers (mede) gefinancierd uit de RSP-gelden. Deze belangen vragen bovenop de inzet in de projectorganisatie ook interne afstemming en advisering.

Naast de in de projectbegroting opgenomen kosten voor de projectorganisatie worden dus ook binnen de gemeente uren en kosten gemaakt voor het beoordelen van de (deel)producten van de projectorganisatie, ambtelijke en bestuurlijke advisering, strategische adviezen en proceskosten. Alle stukken die de komende periode (planstudiefase) in besluitvorming worden gebracht, moeten, vanuit de toezichthoudende rol van de gemeente, worden getoetst aan het gemeentelijk beleid (leefbaarheid, kwaliteit, economische bereikbaarheid, verkeersveiligheid en -afwikkeling op het stedelijk wegennet, etc.) en worden beoordeeld op financiën en risico's. Verder moet de stedelijke inpassing worden bewaakt en vormgegeven, ook buiten de bolletjeslijn van het project. Dit vraagt inzet van het programmamanagement en inhoudelijk deskundigen.

Daarnaast behoudt de gemeente haar publieke verantwoordelijkheid betreffende het voeren van planologische procedures, zoals het vaststellen van het bestemmingsplan. Deze kosten komen, op grond van de Bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg, als onderdeel van de zogenaamde "publiekrechtelijke kosten" ten laste van de gemeente en dus niet, zoals gebruikelijk, ten laste van het projectbudget.

Raadsvoorstel - Aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg

- 3 -

Voor deze kosten wordt met dit raadsvoorstel een aanvullend plankostenkrediet aangevraagd van € 375.000,--. Dit is dan voldoende voor het vervolg van de planstudiefase tot en met het Tracébesluit dat voor de zomer 2013 door de Minister wordt genomen.

Kader

Met de vaststelling van het Bestuurlijke Voorkeurs Alternatief (BVA) en de borging van de gemaakte afspraken tussen het Rijk, de provincie en de gemeente Groningen in de Bestuursvereenkomst van 10 november 2009 is de verlengde verkenning van de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) afgerond. De Ministers van VenW en VROM, samen het bevoegd gezag voor het project, hebben het BVA vervolgens bekrachtigd in een aanvangsbeslissing die is gepubliceerd in de Staatscourant. Daarna is het project in de planstudiefase beland. Deze fase moet eind 2013 leiden tot een onherroepelijk Tracébesluit. Hiervoor is een plan van aanpak opgesteld, waarin onder andere de externe projectorganisatie is geregeld.

Voor de begeleiding van dit project is in het voorbereidingstraject voor het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) en de uitwerking daarvan reeds eerder plankostenkrediet door uw raad beschikbaar gesteld: op 17 december 2008 een bedrag van € 400.000,--, op 25 november 2009 € 500.000,--, op 20 oktober 2010 € 500.000,-- en tenslotte op 25 januari 2012 € 250.000,--. Van het huidige krediet van in totaal € 1.650.000,-- is per 1 april 2012 € 1.600.000,-- uitgegeven.

Argumenten/afwegingen

Voor de advisering aan ons als college over het project Zuidelijke Ringweg en de begeleiding van het project binnen de gemeente is het noodzakelijk dat er uren aan het project kunnen worden besteed door medewerkers van de gemeente. Het gaat dan niet om de uitwerking van het project zelf, dat wordt door de projectorganisatie gedaan. Het gaat hier juist om het bewaken van de positie van de gemeente, het behouden van zeggenschap over de aansluiting van de weg op de stad en de strategische insteek in het project. Bij een dergelijk ingewikkeld project is het van groot belang binnen de gemeente een groep te betrekken die het project vanuit het gezichtspunt van de gemeente kan beoordelen.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Het project voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg heeft veel consequenties voor de rest van de stad. Het project raakt op bepaalde punten rechtstreeks bepaalde straten of buurten, op andere punten gaat het om de vraag hoe wijken zijn aangehaakt in de stad of hoe verbindingen tussen wijken lopen. De projectorganisatie onderhoudt de contacten met alle groepen betrokkenen bij de aanpak van de weg. De aanpak daarvan is gelijk aan de aanpak die de gemeente hierin normaal gesproken kiest. Er zijn naast de formele inspraakmomenten vele informele afstemmingsmomenten met omwonenden, bedrijven en andere belangstellenden uit de stad. De afdelingen Stadsdeelcoördinatie en Communicatie van de gemeente adviseren hierin.

Financiële consequenties

De kosten voor de te maken plankosten voor het project binnen de gemeente Groningen zijn geraamd op jaarbasis. Dit komt tot en met het Tracébesluit (TB) in het tweede kwartaal 2013 uit op € 375.000,--. Daarbij is rekening gehouden met interne projectmanagement en -ondersteuning, het overleg in een kernteam en interne afstemming. De producten van het projectbureau kunnen op deze manier worden beoordeeld en worden voorzien van een ambtelijk en bestuurlijk advies. Hieronder is als onderbouwing een capaciteitsraming voor de benodigde uren opgenomen.

Raadsvoorstel - Aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg

- 4 -

Capaciteitsraming voor een periode van een jaar tot en met het TB ARZ:

	TOTAAL AANTAL UREN
Projectmanagement · Advisering · Voorbereiden en deelnemen kernteam · Overall coördinatie · Bewaking integraliteit	1080
Kernteam · Integrale beleidsmatige afstemming · Beoordeling stukken	540
Afstemmingsoverleg · Vakinhoudelijke afstemming	250
Klankbordgroep · Klankbord voor projectbureau	75
Projectondersteuning · Ondersteunende taken projectmanagement · Ondersteuning kernteam	1080
Onvoorzien	380
Totaal	3405

Met een gemiddeld uurtarief van € 110,-- komt dit afgerond op € 375.000,-- uit.

Naar verwachting is er sprake van een vrijval van kapitaallasten in 2012. Oorzaak is het achterblijven van investeringen. We willen deze vrijval van kapitaallasten als voorbeslag op het resultaat 2012 aanwijzen ter dekking van de plankosten. Deze vrijval is toereikend om de plankosten van de Zuidelijke Ringweg te dekken. Mocht bij het opmaken van de dienstrekening over 2012 de vrijval niet toereikend zijn, dan komen de kosten ten laste van het dienstresultaat 2012.

Begrotingswijziging

Investering

Begrotingswijziging voor investeringskrediet	
Plankosten Zuidelijke Ringweg Groningen	
Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2012-2013

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.3 Verkeer - Auto	375	375	0
Totalen begrotingswijziging	375	375	0

Realisering en evaluatie

Na afloop van de genoemde periode is het Tracébesluit genomen door de Minister en zal de uitvoering van het project worden voorbereid. Op dat moment zullen de plankosten opnieuw moeten worden beoordeeld. De fase van het project is dan heel anders, na evaluatie zal dit opnieuw worden geraamd. Als mogelijke dekking van de plankosten van deze fase in 2013 heeft het college het principebesluit genomen de rente op de reserve RSP hiervoor aan te wenden.

Lijst ingekomen stukken

Lijst ingekomen stukken

Raadscommissie Beheer en Verkeer 14 juni 2012

Collegebrieven

1.	2 mei 2012	Ontwikkeling kastanjeziekte
2.	10 mei 2012	Stand van zaken evenementen Drafbaan
3.	10 mei 2012	Beleidskader eikenprocessierups
4.	10 mei 2012	RegioTram: aanbestedingsdocumenten & business case
5.	10 mei 2012	Handhaving hondenbeleid
6.	22 mei 2012	Uitwerking motie 'Onderhoud speeltoestellen'
7.	22 mei 2012	Parkweg herinrichting (gedeeltelijk)
8.	22 mei 2012	Verbeteren verkeersveiligheid Gerrit Krolbrug
9.	24 mei 2012	Uitbreiding P+R Haren
10.	24 mei 2012	Verkeerssituatie Reitdiephaven
11.		
12.		

Voorstel: v.k.a.

- *nr. 1 bespreken als second opinion binnen is (verzoek GroenLinks)*
- *nr. 5 bespreken in cie. F&V i.c.m. evaluatie bestuurlijke strafbeschikking en handhavingsprogramma Stadstoezicht*

Overige stukken

1.	20 april 2012	Burger inzake regiotram
2.	4 mei 2012	VWH inzake verkeersmaatregelenpakket Eemsgolaan
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		

Voorstel: v.k.a.

Verslag 16 mei 2012

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 16 mei 2012
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 16.30 – 18.20 uur

Aanwezig: mw. H. Rademaker (voorzitter), dhr. A. de Rooij (PvdA), dhr. J. Spakman (PvdA), dhr. J. Evenhuis (VVD), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. J.H. Luhoff (D66), dhr. B. Benjamins (D66), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks), dhr. R.P. Prummel (Stadspartij), dhr. J.P. Dijk (SP), dhr. J. Seton (CDA), mw. I. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. J.B. Houwing (Student & Stad), dhr. G.J. Kelder (PvdD)

De wethouders: mw. C.T. Dekker, mw. J. Visscher

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

Afwezig m.k.: dhr. W. Moes (PvdA), dhr. E. Eikenaar (SP), mw. G.E.J. Copini-van der Meulen (D66)

Verslag: dhr. Z. Jeurig (Notuleerservice Nederland)

Insprekers:

dhr. Oldekalter bij agendapunten A5 en B1; mw. Kiki bij agendapunten A5 en B3; dhr. Van der Veen bij agendapunt B3.

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- Rondgelegd zijn brieven van beide wethouders over de LTA.

Wethouder Dekker:

- Uitspraak rechter parkeergarage Damsterdiep: het vonnis wordt bestudeerd en de raad wordt geïnformeerd over de risico's en de financiële effecten op de begroting. Het vonnis komt naar de raad.
- Na contact met NS en ProRail: er komt waarschijnlijk een late trein op zaterdag en zondag.
- Internationaal loket voor treinreizen: volgens het landelijk beleid sluit het loket in Groningen. D-Reizen in de Oosterstraat neemt de functie over.
- Gisteren is de organisatie Groningen Bereikbaarheid gepresenteerd, samen met de provincie, ProRail en Rijkswaterstaat. Uniek voor Nederland is de deelname van de grote werkgeversorganisaties. De raad ontvangt een brief en een plan van aanpak.

Wethouder Visscher:

- Ook dit jaar wordt van mei tot oktober in het Ebbingekwartier elke tweede zaterdag van de maand een streekvoedselmarkt gehouden: de Ommelandermarkt. Dit past in het voedselbeleid van de gemeente.

A2. Vaststelling agenda

Het conformstuk Aanvraag plankostenkrediet busbaan P+R Europapark-UMCG gaat op verzoek van de Stadspartij naar het inhoudelijk deel en wordt agendapunt B4.

De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.

A3. Langetermijnagenda en lijst toezeggingen, initiatiefvoorstellen en moties

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- Verzoekt de inhoud van de brieven over de kastanjeziekte en de daaraan gekoppelde second opinion aan de LTA toe te voegen.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Bedankt de wethouder voor de aandacht voor de kwaliteit van het herbestraten van stoepen.

Dhr. Kelder (PvdD):

- Constateert dat de vanmiddag gepresenteerde Warmtevisie de uitvoering is van de motie Warme Stad.

Verslag 16 mei 2012

Wethouder Visscher:

- In de collegebrief van 26 april 2012 over regionaal voedselbeleid wordt ingegaan op een motie die niet op de lijst stond. Het is een tussenstand; er komt een nadere brief met daarbij de Voedselvisie.

De voorzitter:

- Stelt vast dat het onderwerp kastanjeziekte en regionaal voedselbeleid aan de LTA worden toegevoegd.

Wethouder Dekker:

- Ruimte voor de binnenstad en Folklingestraat komen later dan juni in de commissie.
- Nadere voorstellen bezuinigingen OV-bureau: wil de commissie een vragenkaartje?
- Motie Werkmanbrug: ook dit lukt niet voor de commissie van juni.

De voorzitter:

- Concludeert dat de commissie een vragenkaartje wil over het OV-bureau.

A4. Conformstukken

a. Kredietaanvraag fietspad Noordelijke Ringweg, onderdeel Cortinghborg-Iepenlaan

(raadsvoorstel 25 april 2012)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 30 mei 2012.

A5. Rondvraag

Inspreker dhr. Oldekalter spreekt in op de opmerking van de wethouder over de opheffing van het internationale loket. De NS toont een ander verhaal, het personeel is opgeleid en het loket is nieuw met nieuwe apparatuur. De overname door D-Reizen klopt ook niet. Spreker wijst op het convenant van de gemeente met de NS. De voorziening dient te worden gehandhaafd.

Het vonnis over de parkeergarage Damsterdiep dient in ieder geval aan de raad te worden toegestuurd. Stukken die aan de commissie worden toegestuurd, dienen eveneens ter inzage te worden gelegd.

Inspreker mw. Kiki wil graag het vonnis parkeergarage Damsterdiep zien. Ten tweede: het bankje bij het Hoge der A is verdwenen. Kan dit terug worden geplaatst? Ten derde: de paden in het Stadspark zijn van bandjes voorzien. Spreker heeft hierover vragen gesteld en ontvangt graag antwoord. Ten vierde: naar aanleiding van Groningen Bereikbaarheid vraagt spreker hoe het staat met de compensatie voor ondernemers. Ten vijfde: de bomen op de Nieuwe Markt zijn verdwenen terwijl een raadsvoorstel spreekt over het handhaven ervan. Wanneer wordt de zieke beuk gekapt? Ten zesde: het door spreker opgestelde rapport over windhinder bij het Forum was erg duur. Spreker is ontstemd dat de second opinion niet aan de voorzitter van de NEN-commissie is voorgelegd. Een flink aantal personen uit kwetsbare groepen bezoeken het Forum. Wanneer praat de gemeente met de GGD en de Ombudsman over de kwetsbare groepen?

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Verzoekt de wethouder te reageren op de opmerkingen van de inspreker over het verdwenen bankje en de second opinion windhinder.
- Waaruit wordt de toekomstige spoorlijn naar Stadskanaal betaald? Uit het RSP?
- De kwaliteit van de Sontbrug lijkt na de renovatie verslechterd: hij rammelt. Hoe kan dat?
- De werving van de directeur Bereikbaarheid: kan de wethouder toezeggen dat dit niet via een duur bureau gebeurt, maar dat deze persoon gewoon wordt gesalarieerd?

Wethouder Visscher:

- Komt nader terug op de vragen over het verdwenen bankje en de kwaliteit van de Sontbrug.
- Mw. Kiki ontvangt volgende week een reactie op haar vragen over het Noorderplantsoen en de renovatie van de paden in het Stadspark. De gemeente verricht een second opinion naar de gezondheid van de rode beuk.

Wethouder Dekker:

- Doortrekken spoorlijn naar Stadskanaal: de wethouder komt erop terug.
- Salariëring directeur Bereikbaarheid: dit is een zaak van het college. In de subsidiereglementen zijn hiervoor normen afgesproken.

Verslag 16 mei 2012

B1. Staat V 2011

(collegebrief 29 maart 2012)

Inspreker dhr. Oldekemper maakt een opmerking over pagina 72, Engelbert. Via de aanbesteding heeft spreker ontdekt dat het anders gaat dan met de commissie is afgesproken. In de aanbesteding zijn zaken bedongen die tot een levensgevaarlijke situatie in Engelbert leiden. Dit kan leiden tot juridische procedures. Spreker heeft niet de openbare stukken verkregen die bij het project horen. Hij verwijst naar een brief van de burgemeester waarin staat dat openbare stukken ter inzage moeten liggen. Spreker adviseert de commissie de zaak stop te zetten, omdat er geen eerlijke aanbesteding is geweest. Zo kan alles opnieuw aan de bewoners worden voorgelegd.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- N.a.v. de inspreker verzoekt dhr. Prummel de wethouder in een brief te weerleggen dat de aanbesteding niet juist is geweest.

Dhr. Seton (CDA):

- Het is een heldere notitie. Hoe actueel is het voorliggende stuk?
- Zuidelijke Ringweg (ZRG): onder de paragraaf risico's is geen rekening gehouden met de val van het kabinet. Is er kans dat het project wordt vertraagd?
- De Steentilstraat, de evaluatie van de zakpaal in 2013: is dit inclusief de financiële effecten?
- Parkeergarage Damsterdiep: hoe verhoudt de 6 miljoen euro extra kosten zich tot de gereserveerde 6 miljoen euro vanwege de rechtsgang? Kan dit tegen elkaar worden weggestreept?
- Spreker is blij met de positieve teksten over de aanpassing van schoolomgevingen.

Dhr. Houwing (Student&Stad):

- Bij de realisering van de fietsbrug wordt een aanzienlijk voordeel behaald. Wat wordt met dit geld gedaan? Wordt de raad erbij betrokken?
- Reconstructie Ringweg Reitdiep: zijn aanvullende middelen beschikbaar als de huidige middelen voor de laatste fase ontoereikend zijn?

Dhr. Spakman (PvdA):

- Eens met de vraag van dhr. Seton over de actualiteit van het stuk.
- Transferium Hoogkerk: is vrijval te verwachten?
- Langmanmaatregelen Zuidelijke Ringweg: blijft de vrijval van 5 miljoen euro beschikbaar voor verkeer of gaat het naar de algemene middelen?

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Zuidelijke Ringweg: is het ontwerp gereed op de geplande datum van 31 december 2012? Wat zijn de consequenties indien dit niet lukt?
- O2G2 en fusie van scholen: is met O2G2 overlegd over het opheffen van scholen? Dit in verband met het investeren in de schoolomgeving.
- De VVD pleit voor een strikte scheiding tussen fiets- en autoparkeren en stelt voor hierbij het profijtbeginsel te hanteren.
- Spreker stelt vragen over de financiële situatie bij de parkeergarage Damsterdiep. Graag opheldering, ook over de mogelijke claim van Nijestee.

Dhr. Kelder (PvdD):

- Is tevreden over de rapportage en is blij dat het Transferium Hoogkerk goed loopt.
- Eens met de vraag van dhr. Seton over de Zuidelijke Ringweg. Klopt het dat er een infocentrum ZRG komt? Zo ja, hoeveel kost dit en waaruit wordt dit betaald?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Het is een duidelijke rapportage.
- Parkeergarage Damsterdiep: is de gereserveerde 6 miljoen euro voldoende? Is een extra bedrag nodig vanwege een claim van Nijestee? Wat is de uiteindelijke benodigde som?
- Hoe staat het met de HOV-as Koeriersterweg? De rapportage is niet op alle punten positief.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Is positief over de rapportage.
- Is tevreden over de aanpak schoolomgevingen.
- Toegankelijkheid bushaltes: waarom treedt er vertraging op? De middelen zijn ruim voldoende.

Verslag 16 mei 2012

- Waaruit bestaat de vrijval fietsbrug Plataanlaan? Eens met de vragen van dhr. Houwing.
- Eens met de vragen van dhr. Seton en mw. Jongman over de consequenties van de uitspraak parkeergarage Damsterdiep.

Dhr. Luhoff (D66):

- Eens met de vragen over de parkeergarage Damsterdiep.
- Eens met de vraag van dhr. Kelder over het informatiecentrum ZRG.

Dhr. Dijk (SP):

- Eens met de vragen over parkeergarage Damsterdiep.

Wethouder Dekker:

- Informatiecentrum ZRG: de wethouder weet hier niets van. Wel is er een infocentrum Oostelijke Ringweg.
- Veilige schoolomgevingen en fusies van scholen: in de gesprekken met de scholen worden beide punten bekeken. Het blijft ook op korte termijn gewenst dat kinderen veilig naar school gaan.
- Parkeergarage Damsterdiep: de raad wordt nader geïnformeerd over de financiële consequenties, zie de opmerking onder de mededelingen. Nijstee zat al in het weerstandsvermogen.
- Zuidelijke Ringweg en val kabinet: de ZRG zit in de Crisis- en herstelwet. Onduidelijk is of de val van het kabinet effecten heeft. De wethouder komt erop terug.
- Ontwerp ZRG: de raad komt er over te spreken. Geprobeerd wordt de datum van 31 december 2012 te halen.
- Engelbert/Middelbert: dit wordt in de zomer 2012 gerealiseerd.
- Vrijval fietsbrug: eventuele vrijval gaat terug naar het concern. De commissie bespreekt het project nog separaat; dan kan worden gesproken over het geld.
- Vrijval Langmangelden ZRG: de 5 miljoen euro zit al in de begroting en is gebruikt voor het sluitend maken ervan.
- Transferium Hoogkerk: de precieze ruimte wordt bij de slotcalculatie helder.
- Toegankelijkheid bushaltes: de wethouder komt erop terug.
- Opmerking inspreker over de aanbesteding Middelbert: de wethouder stelt voor dat de inspreker het op papier zet en aan haar toestuur. De wethouder zal dan reageren met afschrift aan de commissie.
- De vraag van de VVD over het uit elkaar trekken van het fiets- en autoparkeren is al eerder gesteld. Bekend is wat het fietsparkeren kost: het is niet kostendekkend. Gekozen is voor een bepaalde structuur. De wethouder gaat niet mee met het voorstel van de VVD.

B2. Parkeerplan Grunobuurt

(collegebrief 26 april 2012)

Mw. Koebrugge (VVD):

- De fractie heeft een naar gevoel overgehouden aan de perikelen rond de kop van Oost, ondanks betrokkenheid van belanghebbenden. Het probleem hoe met belanghebbenden wordt omgegaan, is nog niet opgelost.
- Met de kennis van nu had de VVD de wethouder beter niet het voordeel van de twijfel kunnen geven aangaande het parkeerregime. De fractie heeft grote problemen met het parkeerregime. Spreker geeft een opsomming van de bezwaren van de VVD tegen de parkeernota uit 2010. Deze bezwaren gelden nog steeds. De VVD vindt dat parkeren in de stad betaalbaar moet blijven. De dure plekken in de garages jagen de burgers op kosten.

Dhr. Seton (CDA):

- Vervangen van bovengronds parkeren door ondergronds parkeren: gebeurt dit één op één?
- Waarom wordt dit aan de raad voorgelegd terwijl het een collegebevoegdheid is?

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Sluit zich aan bij de vragen van de VVD.

Dhr. Kelder (PvdD):

- Betekent vijfhonderd nieuwe woningen ook vijfhonderd nieuwe parkeerplaatsen?

Verslag 16 mei 2012

Dhr. Luhoff (D66):

- Gaat ervan uit dat de bewoners goed zijn geïnformeerd.
- De vragen van de VVD: beter dan een principiële discussie is het vinden van een praktische oplossing voor de parkeerproblemen in de wijken en de binnenstad. De parkeernota geeft daartoe een goede aanzet hoewel de financiële kant de afgelopen periode niet rooskleurig was.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- De communicatie verloopt vanaf het begin goed. Spreker heeft nog geen reacties van bewoners ontvangen en heeft geen reden nu een bedenking te maken. Mochten er toch reacties komen dan kan dit te zijner tijd worden geagendeerd.

Dhr. Dijk (SP):

- Eens met dhr. Luhoff en mw. Jongman.
- Bewoners met een parkeervergunning van voor de stedelijke vernieuwing kunnen die behouden. Geldt dit ook voor nieuwe bewoners?

Dhr. Houwing (Student&Stad):

- De gekozen maatregel is realistisch en kan als voorbeeld voor de rest van de stad dienen.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Eens met de woorden van dhr. Luhoff en met de opmerking van mw. Jongman over het proces.
- Wat gebeurt in de overgangsfase?
- Hoe groot is het risico op uitwijkgedrag?

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Het voorstel is in overeenstemming met de parkeernota en met afspraken om de openbare ruimte te ontlasten. De fractie steunt dit van harte.
- De uitvoering verloopt goed.

Wethouder Dekker:

- De raad krijgt via deze agendering de gelegenheid wensen en bedenkingen te maken.
- Mw. Koebrugge begint een discussie die ook in 2010 is gevoerd. Het college en een meerderheid kiezen voor het rechtvaardig verdelen van de schaarse ruimte en behoud van de openbare ruimte.
- Met alle bewoners is gecommuniceerd. De stukken liggen vanaf 3 mei 2012 ter inzage. De wethouder heeft geen berichten ontvangen dat de informatie onvoldoende is.
- Sommige bewoners hebben al een vergunning. Zij hebben bericht gehad dat die vervalt zodra het nieuwe regime in werking treedt.
- Parkeernorm nieuwbouw: de verhouding woningen en parkeerplaatsen is grofweg één op één. De verwachting is dat er meer dan voldoende ruimte is. Als zich een probleem voordoet, wordt dit bekeken. Het gaat om 510 woningen en 505 parkeerplaatsen.
- Nieuwe bewoners van woningen die niet zijn gesloopt, krijgen een nieuwe vergunning.
- Uitwijkgedrag: de parkeernorm is 1,3 parkeerplaats per woning, dus er is nog ruimte over. Het college blijft alert als zich uitwijkgedrag zou voordoen.

De voorzitter:

- Concludeert dat de commissie geen breed gedragen bedenkingen heeft. De bespreking is hiermee afgerond.

B3. Nadenken over Grote Markt

(brief Nationale Bond van Kermisbedrijfhouders-BOVAK d.d. 27 februari 2012)

Op verzoek Stadspartij

Inspreker dhr. Van der Veen zegt dat Europa streeft naar emissievrije binnensteden in 2050. Lagere overheden hebben daarbij een taak. Wat zijn de gevolgen van een tram zonder bovenleiding in een groot deel van de binnenstad? Wat wordt de aandrijving voor de tram als rekening wordt gehouden met de gestelde milieueisen?

Inspreker mw. Kiki heeft informatie waaruit blijkt dat de fietskelder bij het Forum gedurende een jaar dicht gaat. Waar moeten fietsen gedurende die tijd worden gestald?

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Is voldoende overlegd met de verschillende gebruikers van de Grote Markt?

Verslag 16 mei 2012

- Is het in de toekomst mogelijk de Grote Markt te blijven gebruiken voor de kermis en voor manifestaties?

Wethouder Dekker:

- Het college heeft kennis genomen van de brief en een reactie gestuurd.
- Er is nog geen toekomstvisie voor de Grote Markt. Die wordt volgende week definitief in het college besproken. De visie gaat dan naar de raad en er vindt deze zomer een debat met de stad over plaats. Daarnaast vinden gesprekken met alle betrokkenen plaats. Na de zomer komt een definitief voorstel naar de raad.
- Op een vraag van **dhr. Evenhuis (VVD)**: het debat over de Grote Markt overstijgt de discussie over een fietspad. Het debat gaat over de functie van de Grote Markt in de binnenstad en hoe daar vorm aan te geven.
- Over het fietspad op de Grote Markt: het college heeft een richting voor het fietspad aangegeven waarbij andere opties mogelijk blijven.

B4. Aanvraag plankostenkrediet busbaan P+R Europapark-UMCG

(raadsvoorstel 25 april 2012)

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Vraagt of dit plan niet precies de route is die de VVD had beoogd voor de kabelbaan?
- Is het wel correct krediet beschikbaar te stellen voor een plan terwijl er nog geen uitsluitel is over het onderzoek naar de haalbaarheid van een kabelbaan?
- Op een opmerking van **dhr. De Rooij (PvdA)**: het is vervoerseconomisch gezien niet goed twee vervoerswijzen op dezelfde route te hebben.

Dhr. Seton (CDA):

- Ontwikkelt het college ideeën om een goed autoverkeer naar het UMCG mogelijk te maken?

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Stemt in met het voorstel. Er zijn enkele nadelen voor het fietsverkeer, zoals de omleiding langs de Steentilkade. GroenLinks kiest voor het handhaven van de groenstrook. Spreker verzoekt deze omleiding zo logisch mogelijk te maken en de Oostersingeldwarsstraat bereikbaar te houden voor de fietsers. Verder moet bij de bestrating rekening gehouden worden met het fietsverkeer.

Wethouder Dekker:

- In het stuk worden de vragen van de Stadspartij beantwoord, zie de tekst over de fly-over, de kabelbaan. Het kan niet zo zijn dat bestaande plannen worden opgeschort vanwege mogelijke toekomstige plannen. Als de Stichting Flyover voor december 2012 een sluitende businesscase presenteert, heeft dit mogelijk consequenties voor het voorliggende plan.
- Het autoverkeer naar het UMCG heeft aandacht in het kader van de totale bereikbaarheid van het UMCG, vooral in de zojuist opgerichte organisatie Groningen Bereikbaarheid. Verschillende zaken spelen hierbij een rol, zoals de tram.
- Als er voldoende geld is, kan in de toekomst worden besloten de bomerrij te handhaven.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Vindt het antwoord van de wethouder onvoldoende. Het getuigt van te weinig vertrouwen in de particuliere partijen die een kabelbaan willen realiseren. Het college had moeten wachten op het onderzoek naar de haalbaarheid.

Het voorstel gaat als stuk met 1-minuutinterventie naar de raad van 30 mei 2012.

C1. Ingekomen stukken

Geen opmerkingen.

C2. Vaststelling verslagen 11 en 18 april (2x) 2012

Dhr. Houwing (Student&Stad):

- Het verslag van 18 april over de tram: bij B4 moet dhr. Van Rooij worden vervangen door dhr. Houwing.

De verslagen worden met inachtneming van deze opmerking gewijzigd vastgesteld.

Verslag 16 mei 2012

Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 18.20 uur.