Raadsvoorstel

Gemeente Groningen

Onderwerp **Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2017-2020**
Registratienr. 6005937 Steller/telnr. I. Bolhuis / 06-52563982 Bijlagen 2

Classificatie	• Openbaar ○ Geheim □ Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	De Rook	Raadscommissie	Beheer en Verkeer

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

I. het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2017– 2020 vast te stellen.

Samenvatting

In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer is onze investeringsagenda voor de periode 2017 – 2020 beschreven. Het is het concrete uitvoeringsprogramma voor de korte en middellange termijn. Beschreven worden de projecten die we zelf doen of waarin we samenwerken met onze partners. Tot na 2020 wordt de inhoud van dit programma voornamelijk bepaald door de grote infrastructuurprojecten in de stad: Aanpak Ring Zuid en Spoorzone Groningen. Het belang van deze projecten voor de ontwikkeling van de stad is enorm, net als nu eerst het beheersen van de verkeershinder en overlast tijdens de realisatie van deze projecten.

Het meerjarenprogramma laat echter het complete pakket zien. Het bevat enerzijds de projecten en activiteiten we concreet gaan uitvoeren en gaat anderzijds in op de voorbereidingen die we treffen om ook gesteld te staan voor de veranderingen en ontwikkelingen op de langere termijn. Zo werken we hard aan het uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie en de uitrol van het HOV-bussysteem en studeren we op 3 nieuwe verkeersprojecten: Westelijke Ringweg, autoverbinding Oosterhamrikzone en zuidelijke ontsluiting stationsgebied. Als onderdeel van de Next City herformuleren we het stedelijke parkeerbeleid. De aandacht voor verkeersveiligheid ten slotte is continu aanwezig in onze projecten en gesprekken met de stad.

B&W-besluit d.d.: 22 november 2016

Afgehandeld en naar archief Paraaf Datum

Aanleiding en doel

Jaarlijks geven we inzicht in het programma Verkeer en Vervoer met het overzicht van doelen en projecten voor de komende 4 jaren en een doorkijk naar de periode daarna. Dit jaar heeft het meerjarenprogramma betrekking op de periode 2017 – 2020.

Kader

De totale omvang van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2017 – 2020 is 1,3 miljard euro. Met dit grote investeringsbedrag werken we aan een ingrijpende verbetering van de bereikbaarheid van stad en regio. Samen met onze partners creëren we zo de voorwaarden voor een blijvende ontwikkeling en groei van de stad (in een krimpende regio).

Er gaat veel gebeuren de komende jaren. Dat veroorzaakt overlast en hinder en om dat in goede banen te leiden is de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar van groot belang.

Argumenten en afwegingen

Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer
In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer beschrijven we onze investeringsagenda voor de periode 2017 – 2020. Het is ons concrete uitvoeringsprogramma voor de korte en middellange termijn, maar omvat ook de projecten die langer doorlopen zoals Aanpak Ring Zuid. Het is de weergave van de projecten, die we zelf doen of waarin we samenwerken met onze partners.

De Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone nemen een prominente plek in, in het totale programma van 1,3 miljard euro. In 2017 starten we met de realisatie. De beheersing van de overlast en verkeershinder is de komende 5 jaar daarom ook hét speerpunt, met Groningen Bereikbaar in de regierol. Ondertussen bouwen we ook verder aan de stad. Zo is de uitrol van de projecten uit de Fietsstrategie in volle gang en is in 2016 ook de visie op de binnenstad vastgesteld. Het uitvoeringsprogramma daarvan omvat zo'n 50 projecten en de eerste maatregelen worden in 2017 zichtbaar met het verleggen van de westelijke busroute naar de Westerhaven. Daarnaast kijken we ook al weer verder vooruit. De verduurzaming van mobiliteit is een steeds belangrijker wordend thema: wat kan de bijdrage van Verkeer en Vervoer zijn aan een energieneutraal Groningen in 2030. We zijn gestart met een verkenning naar de ombouw van de Westelijke Ringweg en we onderzoeken hoe we een autoverbinding in de Oosterhamrikzone kunnen realiseren, passend in de totale gebiedsontwikkeling. Onder de vlag van Next City werken we aan een vernieuwende manier om met parkeren in de stad om te gaan. Naast deze grote projecten omvat het programma echter ook vele andere en kleinere projecten en activiteiten. Het complete meerjarenprogramma is als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd.

Motie Verkeersveiligheid
Tijdens het voorjaarsdebat over de gemeentebegroting 2017 heeft u een motie "Verkeersveiligheid vergroten op 30 kilometerwegen door inrichting" ingediend. Daarin vraagt u aandacht voor de inrichting van 30km-gebieden volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Veiligheid in verkeer vinden wij een belangrijke voorwaarde om te kunnen wonen en leven in de Stad. Zeker in woonwijken is het belangrijk dat de bewoners zich veilig voelen. Daarin is al flink geïnvesteerd met de realisatie van 30km-gebieden volgens de aanpak Duurzaam Veilig, volgens een sobere, doelmatige uitvoering. In de Notitie Verkeersveiligheid (november 2015) hebben wij aangegeven dat hierin geen grote aanpassingen meer zijn voorzien; een optimale inrichting volgens de richtlijnen is voorwaarde voor handhaving, maar niet kostenefficiënt. Dit vergt grote investeringen (schatting 5 tot 10 miljoen euro), waarvoor binnen de gemeentebegroting geen dekking bestaat.

We zetten daarom in een op werkwijze die bestaat uit meerdere sporen:

- Hanteren van richtlijnen:
  Nieuwe situaties geven gelegenheid voor uitvoering volgens de normen. We hanteren dan in de ontwerpfase de principes van Duurzaam Veilig en zorgen er zo voor dat deze nieuwe locaties voldoen aan de richtlijnen;
- Gedragsbeïnvloeding:
  Via de sociale aanpak richten we ons op een positieve beïnvloeding verkeersgedrag. Via onder andere verkeerseducatie voor de kwetsbare groepen op scholen en aan ouderen en via educatieprogrammas zoals Buurtparticipatie van Veilig Verkeer Nederland, helpen we verkeersdeelnemers zich op een veilige manier te verplaatsen. Veelal zijn het bijvoorbeeld de bewoners van de 30km-gebieden zelf die daar te hard rijden;
- Werk met werk:
  Door aan te sluiten bij lopende projecten en plannen zoals de Fietsstrategie, Binnenstadsvisie en de Aanpak Ring Zuid kunnen we de verbeterpunten uit de Notitie Verkeersveiligheid realiseren. Bestaande knelpunten pakken we dan aan als onderdeel van het verkeersontwerp of via beheer- en onderhoudsprojecten;
- Gerichte maatregel:
  In beperkte gevallen komt het voor dat specifiek verkeersonveiligheid de directe aanleiding is voor een maatregel, zoals de aanpak van het kruispunt Kotkastraat/Bornholmstraat (uitgevoerd 2016) en kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg (gepland 2017).

De basis voor maatregelen ter verbetering van verkeersveiligheid is de registratie van (bewoners)meldingen en de objectieve ongevallenregistratie. Al meerdere jaren verzamelen we de meldingen structureel en centraal en categoriseren deze. De meldingen worden geregistreerd en daarna behandeld door verkeerskundigen. Uit objectieve ongevallenregistratie komen niet of nauwelijkse knelpunten in 30-km gebieden naar voren. De registratie van bewonersmeldingen is een belangrijke onderlegger van onze aanpak, specifiek ook van de Notitie Verkeersveiligheid. Het zijn onze "ogen en oren" in de Stad en daar zijn we mede van afhankelijk. Uit de meldingen van het afgelopen jaar is een 4-tal aandachtspunten opgenomen in het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

Met de gebiedsgerichte aanpak spelen de wijkwethouders nu een belangrijke rol in de verbetering van verkeersveiligheid in de wijken. Het stelt ons in staat beschikbare middelen op gebiedsniveau buiten de programmagrenzen in te zetten voor specifieke wensen binnen de wijk. In bijvoorbeeld het gebied West zijn via deze weg kleinschalige (snelheidsremmende) maatregelen getroffen op de Rodenwolderdijk en Leege Weg, is het fietspad De Held/Gravenburg verbreed en is het onderzoek naar de parkeersituatie in de Tuinwijk gestart. Via het lopende proces van de gebiedgerichte aanpak vangen we signalen vanuit de wijken op, wijzen we bewoners op onze werkwijze verkeersveiligheid en bevorderen we bewonersinitiatieven.

Concluderend hebben we naar aanleiding van de motie van uw raad deze aanpak ook weergegeven in het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. De verkeersmeldingen, samen met objectieve ongevalsgegevens, geven richting aan onze werkwijze om via de sociale lijn (educatie, gebiedsgericht, bewonersinitiatieven) en via de projectenlijn (werk-met-werk) verbetering van de verkeersveiligheid te realiseren. Ter ondersteuning daarvan organiseren we in 2017 een expert-meeting over de inzet op en uitwerking van verkeersveiligheid in 30km-gebieden.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Participatie van stakeholders, bedrijven, bewoners, etc vindt niet plaats op programmaniveau, maar wordt georganiseerd op projectniveau of in de vormgeving van processen zoals bijvoorbeeld voor de Fietsstrategie of de nieuwe visie op de binnenstad.

Financiële consequenties

Het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2017 – 2020 heeft geen directe financiële consequenties. Wel zijn de financiering van Groningen Bereikbaar vanaf 2020 en dekking van onze ambities voor investeringen in enkele grotere nieuwe projecten aandachtspunten bij de volgende (meerjaren)begrotingen.

Het overzicht van het complete programma is weergegeven in de bijlage, met de projectentabel, inclusief planning en beschikbare financiële middelen.

Overige consequenties

Niet van toepassing.

Vervolg

In de bijlage van het Meerjarenprogramma is een overzicht gegeven van alle lopende en nieuwe projecten, gekoppeld aan tijd en geld. De komende jaren staan in het teken van realisatie van deze projecten.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

BIJLAGE

Gemeente Groningen

Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2017 – 2020

16 november 2016

Inhoudsopgave

Vooraf 3
1. Inleiding 4
2. Programma Verkeer en Vervoer 6
3. Projecten 2017 – 2020 in hoofdlijnen 12
4. Investeringsbeeld / Financiële kaders 24
5. Overzicht projecten 2017 – 2020 29

Vooraf

2017: de grote projecten gaan beginnen! De Aanpak Ring Zuid (ARZ) en Groningen Spoorzone nemen een prominente plek in, in het totale programma van 1,3 miljard euro. De beheersing van de overlast en verkeershinder is de komende 5 jaar hét speerpunt, met Groningen Bereikbaar hebben we samen met onze partners daarvoor de voorbereidingen getroffen.

Ondertussen bouwen we ook verder aan de stad. Zo is de uitrol van de projecten uit de Fietsstrategie in volle gang en is in 2016 ook de visie op de binnenstad vastgesteld. Het uitvoeringsprogramma daarvan omvat zo'n 50 projecten en de eerste maatregelen worden in 2017 zichtbaar met het verleggen van de westelijke busroute naar de Westerhaven.

Ten slotte kijken we natuurlijk ook al weer verder vooruit. Verduurzaming van mobiliteit is een steeds belangrijker wordend thema: wat kan de bijdrage van Verkeer en Vervoer zijn aan een energieneutraal Groningen in 2030. Verder doen we een verkenning naar de ombouw van de Westelijke Ringweg en onderzoeken we hoe we een autoverbinding in de Oosterhamrikzone kunnen realiseren, passend in de totale gebiedsontwikkeling. En onder de vlag van Next City werken we aan een vernieuwende manier om met parkeren in de stad om te gaan.

We werken gezamenlijk aan een omvangrijk, ambitieus en uitdagend programma.

1. Inleiding

De eerste werkzaamheden in het kader van de Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone zijn gestart. Eerst nog vrijwel zonder hinder worden kabels en leidingen verlegd (ARZ) en wordt het nieuwe opstelterrein Rouaanstraat gerealiseerd (Spoorzone). De verdere voorbereidingen zijn volop aan de gang en vanaf 2017 worden de gezamenlijke inspanningen met onze partners daadwerkelijk merkbaar op straat en voor iedereen.

Het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2017 – 2020 kijkt al weer verder vooruit en omvat naast deze beide projecten, nog een veelheid aan andere projecten. Groot of klein, nog in studie of in al in uitvoering, innovatief of traditioneel, met het gehele pakket van projecten en maatregelen blijven we werken aan een goed bereikbare stad, met een aangename, veilige en gezonde leefomgeving.

Groningen Bereikbaar

Het bereikbaar, leefbaar en veilig houden van de stad in de komende jaren, tijdens de uitvoering van de grote projecten, is dé grote, gezamenlijke opgave. De samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar voert hierop de regie en alle betrokken overheden, bedrijfsleven en reizigers moeten daaraan hun bijdrage leveren. Hinder zal zeker ontstaan en extra maatregelen zijn soms noodzakelijk, maar met de huidige samenwerking, de goede grip op de totale stedelijke uitvoeringsplanning, de (reis)alternatieven en de plannen voor communicatie staan we klaar voor de opgave.

The Next City

Onder de titel "The Next City" zijn we aan de slag met een nieuwe visie op de toekomst van Groningen en omgeving. Er komen vele veranderingen op ons af en daarom maken we samen met de stad een nieuwe omgevingsvisie voor de stad van morgen. Hieruit volgen later ook de nieuwe accenten voor het programma Verkeer en Vervoer.

De ontwikkeling van Stad vraagt in ieder geval dat de bereikbaarheid op orde is en bestaande knelpunten worden opgelost. Ook vraagt het een adaptief vervoersysteem, dat ons in staat stelt om de veranderende omstandigheden te volgen. We gaan daarom samen met de provincie Groningen ook alvast verder met de uitwerking van drie nieuwe projecten: de Westelijke Ringweg als verdeelring rond de stad, een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone als ontsluiting van de binnenstad, UMCG en het oostelijke stadsdeel en de zuidelijke ontsluiting van het Stationsgebied via het Emmaviaduct. Stuk voor stuk essentiële optimalisaties van de bereikbaarheid in de komende jaren. Deze projecten lopen gelijk op met The Next City en daar waar nodig en mogelijk laten we dit vanzelfsprekend op elkaar aan sluiten.

Aantrekkelijke binnenstad

De nieuwe visie op de binnenstad zet in op een aantrekkelijkere openbare ruimte om daarmee ruimte te bieden voor verblijven, winkelen en recreatie. Daarmee maken we ook de keuze om de voetganger prioriteit te geven in het verkeerssysteem. Daarvoor zijn maatregelen noodzakelijk om een rustiger en ontspannener straatbeeld te creëren.

Zo gaan we bijvoorbeeld het fietsparkeren beter organiseren en de capaciteit uitbreiden, bieden we alternatieve fietsroutes aan om de druk van de vele rijdende fietsers te verlichten en door venstertijden voor bevoorrading aan te passen en de huidige busroutes door de binnenstad te verleggen naar de rand verminderen we aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer. Daarmee maken ruimte voor een aantrekkelijke binnenstad.

Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2017 - 2020

In dit Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer beschrijven we onze investeringsagenda voor de periode 2017 – 2020. Het is ons concrete uitvoeringsprogramma voor de komende jaren en is de weergave van de projecten, die we zelf doen of waarin we samenwerken met onze partners. Naast de grote infrastructuurprojecten in de stad is de uitvoering van de maatregelen uit de Fietsstrategie een hoofdonderdeel. Het totale programma omvat ook vele andere en kleinere projecten of activiteiten, nieuwe aandachtsgebieden en visievorming.

De belangrijkste en nieuwe elementen van het programma en de financiële kaders worden kort toegelicht. Het overzicht van het complete programma is gegeven in de bijlage, met de projectentabel, inclusief planning en beschikbare financiële middelen.

Gedurende de uitvoeringsperiode van dit Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer verwachten we dat een gemeentelijke herindeling plaats vindt. Bij de volgende jaarlijkse herziening(en) houden we hier rekening mee. Deze veranderingen hebben invloed op de (financiële) omvang van het totale programma, maar de kern van ons mobiliteitsbeleid en de grote projecten worden er naar verwachting niet direct door beïnvloed.

Relatie Begroting 2017

Daar waar het Meerjarenprogramma de lijn schetst voor de komende jaren, nieuwe ontwikkelingen agendeert en de financiële kant belicht, is de Begroting 2017 juist meer in detail gericht op de activiteiten in het eerste jaar van het Meerjarenprogramma. Wat zijn de concrete stappen, welke (prestatie)doelen denken we te bereiken en waar geven we het geld aan uit.

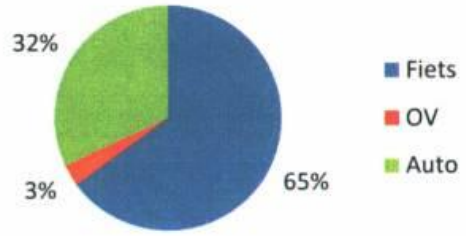


2. Programma Verkeer en Vervoer

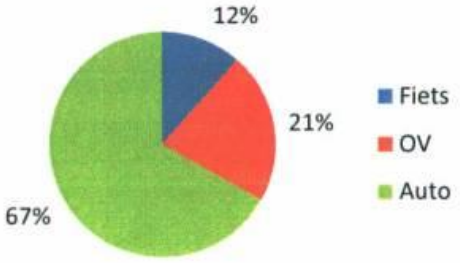
Mobiliteit Stad

Groningen is een compacte stad, met een sterke (boven)regionale positie, die groeit in een dunne, krimpende regio. Deze kenmerken van onze stad zien we terug in de stedelijke mobiliteit en de ontwikkeling daarvan. De samenstelling en verandering van mobiliteitspatronen zijn daarom belangrijke bouwstenen voor het gehele programma Verkeer en Vervoer. Daarvoor baseren we ons onder andere op prognosemodellen (verkeersmodel Groningen-Plus, 2014), die we ook inzetten bij de uitwerking van onze projecten.

Met de compacte stad creëren we de mogelijkheden voor een sterk gebruik van de fiets. In de binnenstedelijke mobiliteit is het aandeel fiets met 65% erg hoog. Tegelijkertijd is de autoafhankelijkheid in de regio erg groot: 67% van het verkeer van en naar de stad gaat per auto.

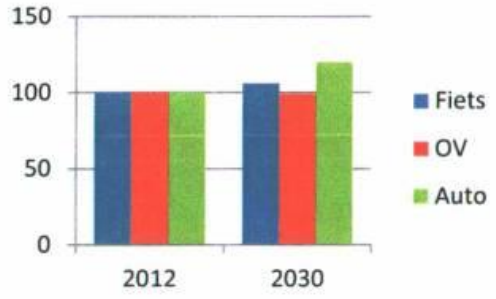


Mobiliteit binnenstedelijk

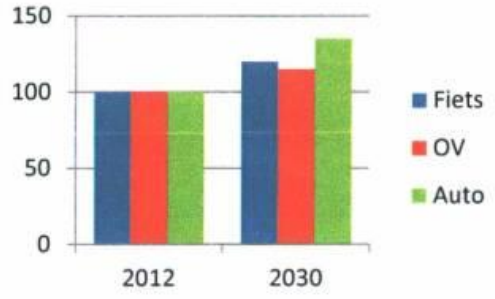


Mobiliteit van/naar Stad

De Stad groeit en dat is zichtbaar in de groei van mobiliteit. Twee bewegingen zijn daarin kenmerkend: het autoverkeer groeit sneller dan het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer én de mobiliteit van bezoekers/bewoners van buiten de stad groeit sneller dan de omvang van vervoer door Stadjers. Al met al neemt de druk van autoverkeer op de stad, zeker van buiten, toe.



Mobiliteitsgroei binnenstedelijk



Mobiliteitsgroei van/naar Stad

Verkeer verdeelt zich niet gelijkmatig over de uren van de dag. Maatgevend zijn de spitsuren op werkdagen: ongeveer 35% van de stedelijke mobiliteit (elk vervoermiddel) vindt plaats in de ochtend- en avondspits. Deze concentratie van verkeer in korte periodes, is ook een bepalend element in het programma Verkeer en Vervoer, waarin we oplossingen ontwikkelen voor doorstromingsproblemen op specifieke locaties, maar daarom ook met verkeers- en mobiliteitsmanagement aan een gelijkmatigere spreiding van verkeer.

De Bereikbare Stad

Steden groeien sterk, steeds meer mensen trekken naar de stad. Groningen is één van de snelst groeiende steden van Nederland, toonaangevend in het noorden en met een concentratie van topvoorzieningen, werkgelegenheid en kennisinstellingen en met een bruisende binnenstad. Dat vraagt om een stad die altijd en duurzaam bereikbaar is, binnen de stad, vanuit de regio en van daar buiten (nationaal en internationaal).

Om de groei van de stad op te vangen en de bereikbaarheid te waarborgen voor de langere termijn, werken we samen met onze partners aan de uitvoering van de regionale bereikbaarheidsstrategie (2013). Bereikbaarheid is echter voor ons geen doel op zich, maar randvoorwaardelijk en faciliterend voor stedelijke en ruimtelijke ontwikkeling. Zo dragen we bij aan een stad en regio met meerwaarde: met optimale vestigingsmilieus voor wonen en werken en met een hoge omgevingskwaliteit.

Duurzame mobiliteit

Al jarenlang werken we aan een mobiliteitssysteem dat voldoende capaciteit biedt, maar dat vooral ook duurzaam is en waarvan de impact op omgeving en milieu zo klein mogelijk is. De basis hiervoor ligt in een consequent ruimtelijk beleid. Door steeds weer in te zetten op een compacte stad waar wonen, werken en recreëren dicht bij elkaar liggen, blijven verplaatsingsafstanden beperkt. Deze ruimtelijke structuur maakt lopen en fietsen de aantrekkelijke en logische keuze en de concentratie van voorzieningen nabij knooppunten geeft blijvende kansen voor het openbaar vervoer. Zo zetten we juist in op de alternatieven voor het toenemende autogebruik en houden we onze Stad aantrekkelijk voor de huidige en toekomstige generaties. Het uitgangspunt is "Te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet". Deze aanpak werd eerder beloond met de prijs "Duurzaamste Mobiliteit 2013".

Groningen wil in 2035 een energie-neutrale stad zijn. Dat is een grote opgave en met een aandeel van 20% in het totale energieverbruik kan mobiliteit daarin een substantiële bijdrage leveren. Via de Next City werken we aan een integraal perspectief op een duurzame stedelijke ontwikkeling. Ook intern werken we aan een stevige verankering van het thema duurzame mobiliteit. We zoeken naar specifieke mogelijkheden voor een verdere verduurzaming van de mobiliteit langs 2 sporen:

- enerzijds uit zich dat in het verder doorzetten van de inzet op lopen, fietsen, openbaar vervoer en P+R als alternatieven voor het gebruik van de auto. De inzet daarop varieert van verleiden/stimuleren tot een restrictiever beleid (bijvoorbeeld in de binnenstad). Daarnaast werken we met het verbeteren van de doorstroming van autoverkeer aan de vermindering van energieverbruik en uitstoot van CO2;
- anderzijds liften we mee op de snelle technologische ontwikkelingen in bijvoorbeeld aandrijftechnieken en brandstoffen om een verduurzaming van vervoermiddelen te bereiken. Binnen de mogelijkheden van een lokale overheid willen we daarin marktontwikkelingen faciliteren en stimuleren. Daarin geven we het goede voorbeeld door een actievere rol aan te nemen in bijvoorbeeld de aanbesteding van het openbaar vervoer, de verduurzaming van het eigen gemeentelijke wagenpark en het opwekken van zonne-energie op P+R-locaties.

Vervoerssysteem

In onze visie biedt een optimaal functionerend en betaalbaar vervoersysteem diverse reismogelijkheden en keuzevrijheid. De reiziger staat daarin centraal en die is prima in staat zijn eigen keuzes te maken uit het palet dat wij aanbieden. Als de impact van die vrije keuze op de omgeving te groot wordt of het functioneren van het systeem in gevaar komt, nemen we echter extra maatregelen.

In de kern organiseren we de bereikbaarheid van stad en regio met een integraal vervoersysteem met alle modaliteiten: voetganger, fiets, bus/trein en auto. De basis is een samenhangend stelsel van rechtstreekse looproutes, veilige snelle fietsverbindingen, hoogwaardig openbaar vervoer, een autonetwerk met voldoende capaciteit en mogelijkheden voor ketenmobiliteit (zoals P+R).

Specifiek in de binnenstad ligt vanuit het programma Verkeer bezien de nadruk op de verblijfsfunctie. Het primaat ligt daarom bij de voetganger. Een goed bereikbare binnenstad is van belang voor alle doelgroepen en gebruikers, van binnen en buiten de stad en al deze wensen komen samen in de nieuwe visie op de binnenstad "050 – Ruimte voor jou".

Het huidige vervoerssysteem is nog niet optimaal en noodzakelijkerwijs investeren we nog veel in infrastructuur voor alle vervoermiddelen. Daarna lopen we echter tegen fysieke grenzen aan en tegen de concentratie van mobiliteit in beperkte periodes (spits). In een transitie naar duurzame gedragsveranderingen in mobiliteit zien we de mogelijke vernieuwingen om ook op lange termijn de bereikbaarheid van de stad op duurzame wijze te garanderen. Onze compacte stad, de dynamo's als bronnen van stedelijke ontwikkeling, de focus op de fiets en een sterk systeem van openbaar vervoer bieden hiervoor grote kansen. Daarnaast gaan technologie en Intelligente Transport Systemen (ITS) ons mogelijkheden geven die we nu nog niet kennen.

Verkeer en leefbaarheid

Verkeer heeft een grote invloed heeft op de omgeving en de leefbaarheid in wijken. De aanwezigheid van infrastructuur (wegen, parkeerplaatsen) is vaak sterk bepalend in de inrichting van de openbare ruimte. De wijken, zeker de oudere, zijn niet altijd berekend op de huidige aantallen weggebruikers (auto's, bussen, etc). Dat zet soms de leefbaarheid onder druk.

We realiseren ons dat verkeer meer is dan die weg in de wijk. We ontwikkelen daarom nieuwe werkwijzen en gedachten in ons verkeersbeleid om de leefbaarheid in wijken te behouden en te verbeteren. Zo is bijvoorbeeld één van de vertrekpunten bij de nieuwe parkeervisie, niet het parkeren van de auto, maar de manier waarop de wijk de straat wil gebruiken ("Hoe zie jij de straat"). En bij de verkenning naar de Westelijke Ringweg, gaat het ons niet alleen om de verkeersfunctie van de weg, maar vooral ook om de bijdrage aan de stedenbouwkundige ontwikkeling van de gehele zone, de duurzame inpassing van de weg in de omgeving en de wijze waarop de verbindingen tussen de wijken aan weerszijden kunnen worden versterkt.

Projecten in dit programma gaan zelden alleen over verkeer. Waar mogelijk pakken we die integraal op en zo kunnen deze ook een middel zijn voor de verbetering van de leefbaarheid in de wijken.

Deelprogramma's

Het programma Verkeer bestaat uit een 6-tal deelprogramma's en de inzet daarop is in hoofdlijnen als volgt:

1. Fiets
   De fiets heeft een groot aandeel in de stedelijke mobiliteit (meer dan 60%) en door sterk in te zetten op verbeteringen van fietsinfrastructuur (routes en stallingen) en op het gedrag van fietsers, werken we aan een duurzaam gebruik van de stad, het vestigingsklimaat en de bereikbaarheid en willen we tegelijkertijd de gezondheid van Stadjers verbeteren en de veiligheid vergroten;
2. Openbaar Vervoer
   Het openbaar vervoer is als vervoermiddel en als alternatief voor de auto belangrijk voor de stedelijke ontwikkeling en we investeren we fors in de aantrekkelijkheid van het regionale en stedelijke openbaar vervoer met een schaalsprong in kwaliteit door de verbeteringen op het spoor en van het HOV-bussysteem, waarbij we ook de beschikbaarheid van de bus in de stad voor alle Stadjers blijven bewaken;
3. Auto
   De auto is en blijft een essentieel vervoermiddel vanuit de dunbevolkte regio voor het sociaal en economisch functioneren van Stad en regio en daarom pakken we grote knelpunten in het wegennet aan, waarmee we zowel de stedelijke bereikbaarheid voor lange tijd verbeteren (voor mensen en goederen) als de kwaliteit van de leefomgeving verhogen;
4. Parkeren
   Met voldoende en vindbare parkeervoorzieningen in de (binnen)stad en langs de rand (P+R), faciliteren we de inwoners, bezoekers en gebruikers van onze Stad, zonder dat dit ten koste gaat van de leefomgeving, op bedrijfseconomisch verantwoorde wijze;
5. Verkeersveiligheid
   De veiligheid in verkeer is geborgd in het ontwerp van nieuwe situaties en bestaande knelpunten pakken we zo veelal binnen specifieke projecten aan, maar omdat er niet of nauwelijks meer concentraties van ongevallen in de stad voorkomen gaan we ons ook in sterke mate richten op verkeersgedrag via speciale educatieve en scholenprogramma's.

Uitbreiding programma

In het volgende hoofdstuk is het programma Verkeer en Vervoer weergegeven met een beschrijving van de belangrijkste projecten voor de komende jaren. De Stad is echter continu in ontwikkeling en dus het programma Verkeer en Vervoer ook. Ter voorbereiding op nieuwe onderdelen van het programma doen we eerst onderzoek en formuleren we onze visie op onderwerpen. De uitbreiding van het programma verloopt langs twee hoofdlijnen: faciliteren van de ontwikkeling van de Stad en verduurzaming van mobiliteit.

"Lopen" als vervoermiddel heeft een nadrukkelijke plek in de stedelijke mobiliteit. Op de landelijke schaal wordt bijna 1 op de 5 van alle verplaatsingen lopend gemaakt en in stedelijke omgevingen ligt dat nog hoger. In de nieuwe visie op de binnenstad krijgt de voetganger nu de hoogste prioriteit. De benodigde ruimte voor Lopen is beperkt, de impact om de omgeving en milieu is nihil en het is gewoon gezond. We vragen onszelf af of we dit in onze Stad kunnen beïnvloeden en hoe we het aandeel Lopen kunnen vergroten.

De capaciteit van het openbaar vervoer wordt op de piekmomenten al bereikt. De introductie van het hoogwaardige busvervoer in de Stad en Regio blijkt zeer succesvol te zijn, met een sterke reizigersgroei als resultaat. We voeren in het systeem van openbaar vervoer de komende jaren nog meer grote veranderingen door met een grootschalige verbouwing van het hoofdstation. Ook breiden we het P+R-systeem uit en stimuleren we het gebruik er van. Het succes van de veranderingen past helemaal in de verbetering van de bereikbaarheid en de verduurzaming van de mobiliteit. Dat willen we kunnen voortzetten en daarom denken we samen met onze partners na over de benodigde capaciteit, robuustheid en kwaliteit van het openbaar vervoer.

De rol van Intelligente TransportSystemen (ITS) in mobiliteit verandert in hoog tempo en we denken daarvan nog maar aan het begin te staan. Er ontstaan steeds meer mogelijkheden voor de reiziger en in de oplossingen die wij als wegbeheerder kunnen inzetten vindt in hoog tempo innovatie plaats. Onder de vlag van Groningen Bereikbaar hebben we een basissysteem voor verkeersmanagement gerealiseerd en ontwikkelen we nieuwe vormen van mobiliteitsmanagement. We willen gaan experimenteren met beïnvloeding van gedragskeuzes van fietsers (routes), daarvoor is eerst informatie over het huidige gedrag nodig.

In de komende jaren liggen er daarom vraagstukken in het verzamelen, beschikbaar stellen en beheren van gegevens. We moeten bepalen wat onze beperkte rol als lokale overheid is en merken we dat het vooral marktpartijen zijn die in deze snelle ontwikkeling het voortouw hebben. Hoewel momenteel het initiatief voor ITS vooral nog bij landelijke en regionale opgaven en partners ligt, moeten wij ook zelf ons eigen beeld moeten gaan bepalen om daar optimaal gebruik van te kunnen maken. Vast staat dat er meer mogelijkheden ontstaan voor communicatie en sturing op verkeersomstandigheden, de reiziger hiermee meer keuzevrijheid krijgt en we hierdoor te maken krijgen met veranderingen in de mobiliteit.

Betrokkenheid van de Stad

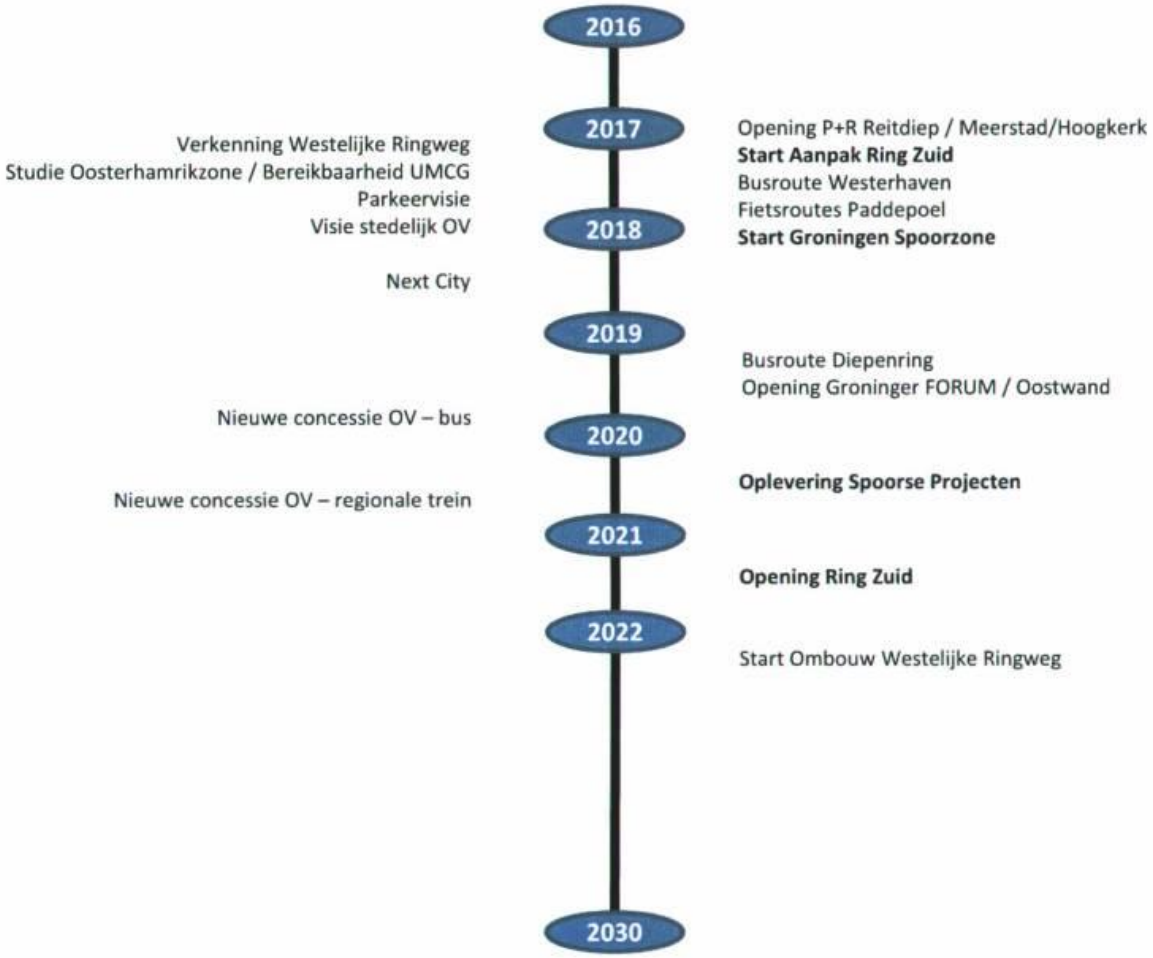
In elk project en onderdeel van het programma hebben we te maken met de omgeving: verkeer is van iedereen. De intensiteit en vorm van participatie waar we gebruik van maken, verschilt echter per situatie en passen we aan op de omgevingsgevoeligheid van het onderwerp.

Gedurende een proces identificeren we vroegtijdig de diverse belangen en geven we bewoners (en andere belanghebbenden) een rol in de planuitwerking. Vooral bij de grotere projecten is daarbij een inhoudelijk onderscheid te maken tussen het nut van een maatregel voor de Stad en al haar inwoners (het stedelijk belang) tegenover de impact van een maatregel op de directe omgeving (het lokale belang). Als deze belangen niet met elkaar verenigbaar zijn, kan er sprake zijn van strijdigheid. Het is dan essentieel duidelijk te zijn over de rol en de speelruimte: wie kan waarover meespreken. Bij maatregelen van stedelijk en/of regionaal belang is vooral het gesprek tussen college en raad leidend en kunnen bewoners meedenken. Bij de verdere uitwerking daarvan of bij maatregelen op een lokale schaal kan de inbreng van bewoners veel groter en bepalender zijn in het gesprek tussen gemeente en bewoners. De betrokkenheid varieert daarom ook per projectfase.

Uiteindelijk is de lijn voor besluitvorming altijd helder: de gemeenteraad bepaalt, weegt daarbij het stedelijk tegen het lokale belang, houdt rekening met de impact op de omgeving en ziet toe op de uitwerking van de lokale belangen van de wijk, straat of individu.

Agenda

De hoogtepunten van onze bereikbaarheidsagenda voor de komende jaren zijn weergegeven in onderstaand schema. In dit Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2017 – 2020 is hierna beschreven aan welke projecten we nu concreet werken en hoe deze worden gefinancierd.



3. Projecten 2017 – 2020 in hoofdlijnen

Hieronder beschrijven we kort de belangrijkste projecten voor de komende jaren in 7 clusters:

- Fietsstrategie
- Aanpak Ring Zuid
- Groningen Spoorzone / Stationsgebied
- Hoogwaardig Openbaar Vervoer
- Regionale (auto)bereikbaarheid
- Benutting en Mobiliteit
- Overige stedelijke projecten

In de bijlage is een overzicht gegeven van alle projecten in het uitvoeringsprogramma, gekoppeld aan tijd en geld.

Fietsstrategie

In 2015 is de Fietsstrategie vastgesteld, een cruciaal onderdeel in de vormgeving van ons beleid gericht op duurzame mobiliteit. De komende jaren werken we aan de uitvoering van dit fietsbeleid. Na ons zijn nu ook de provincie en regio aan de slag gegaan met de (her)formulering van hun fietsbeleid. Dit betekent naar verwachting ook iets voor de betreffende gemeenten en biedt mogelijk kansen voor bijvoorbeeld de aanlanding van de regionale fietsroutes in de stad.

Bij onze Fietsstrategie hoort het Uitvoeringsprogramma 2015 – 2025. Daarin zijn bijna 50 grote en kleinere projecten en activiteiten opgenomen. De fietsprojecten in het uitvoeringsprogramma zijn opgedeeld in 3 groepen:

- Comfort en Gedrag
- Ontbrekende schakels en knelpunten
- Fietsparkeren op maat

Comfort en Gedrag

Speerpunt is de introductie van Slimme Routes. Door te communiceren over alternatieven voor druk bereden fietsroutes, verdelen we de grote aantallen fietsers beter over het beschikbare fietsnetwerk en lossen we knelpunten op. Dit versterken we door ook te investeren in de kwaliteit van die alternatieve routes. De Slimme Route naar Zernike trekken we daarom verder door tot het Hoofdstation en we ontwikkelen nieuwe slimme routes naar Haren en Ten Boer en over de Diepenring.

Ontbrekende schakels en knelpunten

Onze ambities voor de fiets zijn groot, maar realisatie vergt zorgvuldige afstemming met de omgeving. Dat merken we bijvoorbeeld bij de projecten in Paddepoel langs het spoor, de noordelijke ringweg en door park Selwerd. Samen met omwonenden werken we aan verbetering van de plannen. Die werkwijze passen we ook toe bij de volgende fietsprojecten in de stad en leidt soms ook tot hogere kosten voor planontwikkeling en/of investering.

Met het principebesluit over een autoverbinding in de Oosterhamrikzone is de speelruimte om de Korreweg om te vormen tot hoofdfietsverbinding ook duidelijk geworden. De vermindering van autoverkeer geeft meer ruimte voor de fietser. Deze projecten worden in samenhang opgepakt en in 2017 werken we een ontwerp uit voor de Korreweg. Voor de uitvoeringsplanning van dit project, maar bijvoorbeeld ook van het fietsvriendelijker maken van de route Hereweg/Verlengde Hereweg, stemmen we af met de Aanpak Ring Zuid.

De fietsbruggen vanaf de Oosterkade en over het Eemskanaal zijn niet alleen onderdeel van de Fietsstrategie, maar hebben ook een belangrijke functie in de Eemskanaalzone en de Binnenstadsvisie. De vormgeving van de loop/fietsroute tussen Sontplein/Ikea en binnenstad en de 'fast-lane' naar Meerstad zijn niet mogelijk zonder deze bruggen. De uitkomsten van de actualisatie van de visie Eemskanaalzone in 2017 zijn daarom bepalend voor de ligging en verdere uitwerking.

Fietsparkeren op maat

Een grote opgave in de binnenstad is hoe we kunnen omgaan met het succes van de fiets dat leidt tot grote aantallen gestalde fietsen, die vaak voor overlast en geblokkeerde looproutes zorgen. In een combinatie van stallen op straat en in overdekte stallingen zoeken we slimme oplossingen die de hinder verminderen, maar het gemak van de fietser behouden. In een Aanvalsplan fietsparkeren werken we dit verder uit.

In het stationsgebied geven we de fiets de plek die hij verdient. In samenhang met het project Groningen Spoorzone realiseren we een spoorkruisende fietstunnel, een extra (ondergrondse) fietsstalling en stallingen op de oost- en westflank. Zo verfijnen we het fietsnetwerk (minder omrijden), ontsluiten we het zuidelijke stationsgebied rechtstreeks en breiden we de stallingscapaciteit uit van 10.000 naar bijna 16.000 plaatsen. Op de langere termijn (2030) voorzien we een verdere doorgroei naar een totale stallingscapaciteit van 17.500 plaatsen.

Aanpak Ring Zuid

De verbouwing van de Ring Zuid is het belangrijkste en grootste infrastructuurproject in de Stad. Veel onderdelen van het totale programma Verkeer en Vervoer zijn hier inhoudelijk en in planning op afgestemd. Met dit project wordt de bereikbaarheid van Stad en regio sterk verbeterd en krijgen ook de verkeersveiligheid en het leefklimaat een flinke positieve verandering. De investering levert een enorme bijdrage aan de economische ontwikkeling van stad en regio.

In het voorjaar van 2016 is de aannemerscombinatie "Herepoort" geselecteerd als uitvoerende partij voor de ombouw van de ringweg. Het ontwerp wordt nu verder uitgewerkt en de voorbereidingen voor de uitvoering zijn in volle gang. Vanaf begin 2017 starten de eerste wegwerkzaamheden, die vervolgens zo'n 5 jaar gaan duren. De bouw van de weginfrastructuur loopt tot het voorjaar van 2021, daarna worden nog afrondende werkzaamheden met niet of nauwelijks verkeershinder uitgevoerd zoals de aanleg van het Zuiderplantsoen.

Het totale projectbudget is 693 miljoen euro (prijspeil 2014, inclusief bijdrage aan Groningen Bereikbaar).

Helperzoomtunnel

Onderdeel van de aanbesteding van de Aanpak Ring Zuid is de realisatie van de Helperzoomtunnel onder het spoor, waarmee we de lokale bereikbaarheid van de zuidelijke wijken en de spoorwegveiligheid verbeteren. Ook maakt deze tunnel de verdere groei van treindiensten mogelijk. De planning van de aanleg van de tunnel is nauw afgestemd op de werkzaamheden vanuit de Groningen Spoorzone. Begin 2017 starten de aanlegwerkzaamheden en duren dan ongeveer een jaar. Voor de zomer 2018 is de Helperzoomtunnel beschikbaar en waarborgt dan de bereikbaarheid van de wijken tijdens de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg.

Bus toe- en afrit Hoogkerk

Door de aanleg van een toe- en afrit specifiek voor de bus vanaf de P+R-Hoogkerk op de A7 verbeteren we de potentie voor busverbindingen vanuit het westen. Er ontstaan exploitatievoordelen door rijtijdwinsten en mogelijkheden voor nieuwe busroutes door de zuidelijke wijken (onder andere Martiniziekenhuis). Dit project zit vooraan in de planning van de werkzaamheden van de Aanpak Ring Zuid en is naar verwachting eind 2017 beschikbaar.

Groningen Spoorzone / Stationsgebied

Groningen Spoorzone is, naast de ARZ, het tweede grote en bepalende project de komende jaren. Het omvat zowel de grootschalige verbetering van de bereikbaarheid per spoor met aanverwante projecten voor bus en fiets, als de voorbereidingen voor de ruimtelijke ontwikkeling van het zuidelijke stationsgebied en de visievorming voor de noordzijde.

Het Hoofdstation is het belangrijkste en grootste OV-knooppunt van Noord-Nederland. Met meer treinen, treinen die kunnen doorrijden door het Hoofdstation en een sterke verbetering van de overstapmogelijkheden tussen regionale en landelijke treinen, gaan we veel winst realiseren voor de reizigers. Met de aanleg van de bustunnel wordt de Stationsweg ontlast en nieuw element in de planvorming is de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde van de sporen. Dit geeft kansen voor de herinrichting van het voorplein en het verbeteren van de loopstroom naar de binnenstad, daarvoor ontwikkelen we een nieuwe visie. De ontwikkeling van het stationsgebied ten zuiden van de sporen en de inpassing van het nieuwe busstation, wordt mogelijk door de uitplaatsing van het huidige opstelterrein voor de treinen.

Vanaf 2016 zijn de werkzaamheden gestart met het projectdeel zuid-oost (opstelterrein Rouaanstraat tot en met station Europapark). In de jaren 2017 tot 2021 krijgen we te maken met grootschalige buitendienststellingen van het treinverkeer, om de sporen te verleggen, een vierde spoor toe te voegen en een fiets/voetganger- en bustunnel te realiseren.

De onder Fietsstrategie beschreven aanleg van de fietstunnel- en stalling zijn in ontwerp en realisatie onderdeel van Groningen Spoorzone.

Het totaal beschikbare projectbudget is bijna 253 miljoen euro (exclusief fietstunnel en –stalling).

Internationaal busstation

Door de liberalisering van het lange afstandsbusvervoer neemt het aantal (inter-) nationale busverbindingen toe. We onderzoeken daarom of we een representatief busstation met internationale voorzieningen kunnen realiseren bij het Hoofdstation.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Voor de ambities ten aanzien van de trein in en van en naar het noorden is het Spoorplan Noord-Nederland (2011) het uitgangspunt. De basis voor de doorontwikkeling van het regionale en stedelijke openbaar vervoersysteem is de HOV-visie, die samen met de Netwerkanalyse in 2013 door de regionale samenwerking Groningen – Assen is opgesteld.

We werken stapsgewijs aan de transformatie van het openbaar vervoer naar een hoogwaardiger systeem van trein en bus. In de HOV-visie is de trein de ruggengraat van de HOV-structuur en daar waar geen trein aanwezig is, zijn dat de HOV-bussen. De verbetering van het treinsysteem omvat naast Groningen Spoorzone onder meer de Extra Sneltrein Groningen-Leeuwarden, het vierde spoor en extra perron bij station Europapark, de pendel tussen Groningen-Assen en een eventueel station bij Hoogkerk. De looptijd van deze projecten strekt voorbij de periode van dit meerjarenprogramma (2017-2020).

Busmaatregelen HOV-visie

In 2014 zijn we gestart met de introductie van het hoogwaardige busnetwerk met vier Q-link lijnen van en naar de regio. Begin 2018 vinden de laatste infrastructurele aanpassingen plaats, onder andere het knooppunt UMCG-noord. Vanaf de dienstregeling 2017 wordt ook de verbinding naar Delfzijl omgevormd tot de zesde Q-link-lijn. De ingebruikname van de P+R-Meerstad (medio 2017) is de laatste noodzakelijke maatregel om het HOV-lijnennet zoals ontworpen in 2013 volledig te kunnen realiseren en rijden.

Binnen het budget van de HOV-busmaatregelen is ruimte ontstaan voor de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde van het hoofdstation, als onderdeel van de ontwikkeling van het zuidelijke stationsgebied. Dit is belangrijk omdat dit nieuwe busstation meer capaciteit biedt voor zowel bussen als reizigers, de overstap tussen trein en bus verbetert, veiliger is voor overstekende reizigers, de toegankelijkheid sterk verbetert en grote exploitatiewinsten oplevert doordat de doorstromingsproblematiek op de Stationsweg wordt vermeden. Ook ontstaan zo nieuwe mogelijkheden voor de inrichting en het gebruik van het voorplein van het Hoofdstation. Het nieuwe busstation kan naar verwachting vanaf 2021 operationeel zijn. We onderzoeken daarbij ook nog de mogelijkheden voor een internationaal busstation.

In de HOV-visie wordt ingezet op de vorming van meerdere knooppunten om daarmee de druk op het Hoofdstation te verlichten en meer spreiding van reizigers te bereiken. Een maatregel in dat kader, ook ter verbetering van de stedelijke bereikbaarheid tijdens de Aanpak Ring Zuid, is de introductie van nieuwe rechtstreeks buslijnen tussen P+R Haren en Zernike, tussen P+R Haren en Martiniziekenhuis/Gasunie en tussen P+R Hoogkerk en Martiniziekenhuis in de dienstregeling 2017.

Extra sneltrein Groningen – Leeuwarden

ProRail bereidt, in samenwerking met de regionale partijen, een verbetering en verdubbeling van het spoor tussen Groningen en Leeuwarden voor. Daardoor kan er een extra sneltrein tussen deze steden gaan rijden. Het TracéBesluit wordt naar verwachting door de Minister eind 2017 genomen. Begin 2018 start dan de uitvoering van de werkzaamheden en de extra sneltrein zou dan vanaf 2020 kunnen gaan rijden.

Visie Binnenstad

In 2016 zijn de nieuwe visie op de binnenstad en het bijbehorende uitvoeringsprogramma vastgesteld. Kernelement daarvan is om de aantrekkelijkheid voor de voetganger (en fietser) sterk te vergroten. Daarvoor is meer ruimte en minder conflict nodig, dat kan worden bereikt met het verplaatsen van de haltering van de (HOV-)bus vanaf de Grote Markt en A-kerk, naar respectievelijk de Diepenring en de Westerhaven. De nieuwe westelijke busroute over de Westerhaven wordt in de zomer 2017 in gebruik genomen. Voor de oostelijke busroute zijn grotere ingrepen nodig, waaronder de aanleg van een nieuwe brug in het verlengde van het Kattendiep, waardoor deze in 2019 operationeel is, gekoppeld aan de opening van het Forum. De huidige busroutes worden aansluitend heringericht voor gebruik door primair voetganger en fietser.

Station Hoogkerk

We zijn voornemens om in samenwerking met de provincie Groningen, getrokken door ProRail, in 2017 te starten met een verkenning van de mogelijkheden voor een mogelijk station Hoogkerk. Daarmee dragen we bij aan de verdichting van het openbaar vervoer netwerk op de korte afstanden en de verdere ontwikkeling van een hoogwaardig en efficiënter OV-systeem. Binnen het project ESGL is hier met de spoorverdubbeling al op geanticipeerd. Dit is één van de nieuwe stations kansrijk voor subsidiëring van de investering door het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

P+R knooppunten

Met Park+Ride bieden we de forens en bezoeker van de stad een gunstig reisalternatief naar de (binnen)stad in plaats van de auto. Er kan gratis worden geparkeerd aan de rand van de stad en tegen beperkte kosten kan met de bus tot in het hart van de stad worden gereisd. De P+R locaties zijn met de stedelijke dynamo's en met elkaar verbonden via HOV-assen. Het zijn knooppunten in het openbaar vervoersysteem, net als de treinstations en de knoop UMCG-noord.

Begin 2017 is nieuwe P+R-Reitdiep (300 plaatsen) operationeel en vervangt dan de huidige P+R Zernike. In de zomer van 2017 is ook de nieuwe P+R-Meerstad (400 plaatsen) gereed. Gelijktijdig werken we op alle bestaande locaties aan de verbetering van de kwaliteit van reizigersvoorzieningen. De subsidieverstrekking vanuit RSP voor dit project Kwaliteitsmaatregelen P+R duurde langer dan vooraf verwacht. De maatregelen worden in 2017 uitgerold over de diverse P+R-terreinen. Nieuw project is de uitbreiding van P+R Hoogkerk met meer dan 400 parkeerplaatsen. Daarmee stellen we al tijdens de Aanpak Ring Zuid extra parkeercapaciteit beschikbaar in de corridor Leek – Hoogkerk.

Het concept P+R levert in zichzelf al bijdrage aan een duurzaam vervoerssysteem, door vermindering van autoverkeer in de stad. Specifiek op de nieuwe locaties Reitdiep en Meerstad voegen we daar een extra duurzaamheidsimpuls aan toe, door het aanbrengen van zonnepanelen boven de looproutes voor reizigers. Daarmee combineren we comfort met het opwekken van duurzame energie.

DRIS

Ter bevordering van de kwaliteit van het (H)OV-systeem realiseren we het Dynamische Reizigers Informatie Systeem (DRIS) op de belangrijkste bushaltes. Zo faciliteren we de reiziger met actuele reisinformatie en bevorderen we het gebruik van het openbaar vervoer. De plaatsing van de dynamische overzichts- en haltepanelen (231 stuks) is grotendeels afgerond en de plaatsing van de laatste panelen is gepland voor 2017.

Toegankelijke haltes

Sommige openbaar vervoerreizigers hebben een visuele of fysieke beperking. Ter verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar busvervoer rijden we met bussen met lage vloeren en werken we aan de aanpassing van de bushaltes in de stad. Voor de financiering wordt onder andere beroep gedaan op provinciale subsidie en de eis daarvoor is dat 420 bushaltes toegankelijk worden gemaakt, uiterlijk eind 2017. Tot en met 2016 zijn al 409 haltes toegankelijk gemaakt. De aanpassing van de nog niet aangepaste haltes is onderdeel van grotere projecten (zoals de HOV-visie) of reconstructiewerkzaamheden en vindt in 2017 plaats.

Vernieuwing concessies

In de komende jaren worden de concessies voor het regionale bus- en treinvervoer vernieuwd. De aanbesteding van het openbaar busvervoer is gepland voor eind december 2019. Dit gaat om het gehele busvervoer in de provincies Groningen en Drenthe dat nu door Qbuzz en Arriva wordt verzorgd. Het OV-bureau Groningen Drenthe is verantwoordelijk voor dit hele proces. Onder andere de verduurzaming van het busvervoer is een aspect waarop een nieuwe vervoerder wordt uitgedaagd met innovatieve voorstellen te komen.

Voor de vernieuwing van de concessies voor de regionale spoorlijnen is de provincie Groningen verantwoordelijk. Dat is gepland voor eind 2020. Ook binnen deze aanbesteding wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden tot verduurzaming.

Verduurzaming openbaar vervoer

Ook voor het ingaan van de nieuwe concessie verduurzamen we het openbaar busvervoer al verder. Vanaf eind 2017 introduceren we twee elektrische batterijbussen en naar verwachting twee waterstofbussen in en rondom Groningen. Daarnaast onderzoeken we of een (gedeeltelijke) elektrificatie van het Q-linknetwerk al in december 2017 kan worden gerealiseerd.

Regionale (auto)bereikbaarheid

Organisatie Groningen Bereikbaar

Vanaf 2017 verwachten we volop aan de slag te gaan met de Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone. Voorafgaand daaraan hebben we vele grote en kleine infrastructuur projecten uitgevoerd. Om de stad bereikbaar te houden voor en tijdens de uitvoering van de grote projecten is de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar in 2012 van start gegaan.

Doel van de samenwerking is de bereikbaarheid te waarborgen door regie te voeren op de planning van de werkzaamheden, een goede communicatie te verzorgen en het gecoördineerd in zetten van mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement maatregelen. We werken samen met het Rijk, de regio Groningen –Assen, de provincies Groningen en Drenthe en ProRail. Het bedrijfsleven is betrokken via een adviescommissie.

N360

Zowel de verkeersdoorstroming als de verkeersveiligheid op de provinciale weg N360 tussen Groningen en Appingedam moet worden verbeterd. Om klaar te zijn vóór aanvang van de Aanpak Ring Zuid is begin 2015 de provincie binnen de gemeente Groningen gestart met de reconstructies tussen de Oostelijke Ringweg en de gemeentegrens. De werkzaamheden op het traject binnen de gemeente Groningen worden in verschillende fases uitgevoerd en zijn naar verwachting in 2017 afgerond.

N361

De afgelopen jaren is de aansluiting van de N361 op de Noordelijke/Oostelijke Ringweg onderzocht. De uitkomst van het onderzoek en bestuurlijke besluitvorming is dat de bestaande situatie wordt gehandhaafd. Gebleken is dat de gestelde doelen alleen gehaald worden met een forse ingreep in de omgeving, met weinig draagvlak. Het lokale belang prevaleert hier boven het stedelijk belang. Wel wordt nog nader verkend of er verbeteringsmaatregelen voor de fietsveiligheid mogelijk en noodzakelijk zijn. Als er op dit punt optimalisaties noodzakelijk zijn, worden aanvullende maatregelen genomen.

Dit project maakt daarom niet langer onderdeel uit van het meerjarenprogramma.

Aansluiting Noordelijke Ringweg/Zonnelaan

De verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid van de kruising van de op- en afritten van de Noordelijke Ringweg met de Zonnelaan/Zernikelaan willen we verbeteren. Gebleken is dat de oplossing van het kruispunt inhoudelijk en financieel niet los gezien kan worden van de ontwikkelingen op Zernike, zoals de herindeling van het wegprofiel van de Zernikelaan en de toegang en parkeren van het crematorium. Door herprioritering van de nog vrije middelen vanuit de Netwerkanalyse voor automaatregelen hebben we het gereserveerde budget voor deze locatie kunnen verhogen van 0,5 naar 1,5 miljoen euro. We nemen het vraagstuk en beschikbare budget mee in het gehele plan voor Zernike. We verwachten in 2017 deze plannen met de omgeving en betrokkenen te kunnen gaan bespreken.

Verbetering van doorstroming autoverkeer (Netwerkanalyse)

Om de stad en vooral de dynamo's bereikbaar te houden tijdens de uitvoering van de grote infrastructurele projecten in de stad, zijn binnen het maatregelenpakket dat hoort bij de Netwerkanalyse 2013 ook maatregelen opgenomen ter verbetering van de doorstroming van het autoverkeer. Na een bezuiniging in 2015 van 1,0 miljoen euro is daarvoor 1,88 miljoen euro beschikbaar.

Naast de eerder genoemde verbetering van de doorstroming bij de aansluiting Noordelijke Ringweg/Zonnelaan, voeren we in 2017 de volgende projecten uit:

- aanpassen verkeerslichten kruising Bedumerweg-Sumatralaan;
- verbeteren bereikbaarheid UMCG-zuid door inzet van dynamische bewegwijzering.

Daarnaast is een bijdrage gereserveerd voor een noodzakelijke aanpassing van de oostelijke rotonde bij de aansluiting Driebond in verband met de aanleg van de P+R Meerstad. Het restant beschikbare budget is beschikbaar voor onvoorziene doorstromingsmaatregelen tijdens de uitvoering van de grote infrastructurele projecten.

Ook is vanuit de Netwerkanalyse een financiële bijdrage geleverd aan het landelijke/regionale ontwikkel- en implementatieprogramma via de regio Groningen – Assen voor Intelligente Transsport Systemen (ITS). Doel is om reizigers te begeleiden van deur tot deur, onder andere met slimme verkeerslichten, weg- en reisinformatie. Nu de afspraken met marktpartijen zijn vastgelegd, volgt vanaf 2017 de implementatie, ook in de stad Groningen.

Oosterhamrikzone en vervanging Gerrit Krolbruggen

In 2016 is het principebesluit genomen in de Oosterhamrikzone een autoverbinding te realiseren, die de ringweg met de binnenstad en UMCG-noord met elkaar verbindt. Deze verbinding is cruciaal voor de stedelijke bereikbaarheid en de leefbaarheid in de oostelijke wijken. Met de omgeving spreken we onder andere over de organisatie van de betrokkenheid bij de volgende fase. Ook is besloten over een voorkeursvariant voor vervanging van de Gerrit Krolbruggen, waarbij nog de motie "Uitwerking fietsvariant Gerrit Krolbrug" bij de nadere uitwerking wordt meegenomen. Met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn we in overleg over de periode van realisatie vanwege mogelijke wijzigingen in het rijksprogramma, maar onduidelijk is nog wat dit proces voor specifieke bruggen betekent.

Voor de autoverbinding Oosterhamrikzone zijn meerdere kansrijke varianten in beeld. Die gaan we verder onderzoeken op kosten-kwaliteit, oplossend vermogen (bereikbaarheid) en de potentie voor gebiedsontwikkeling. Ook de beschikbaarheid van financiële dekking onderzoeken we daarbij. In 2017 verwachten we de keuze voor een voorkeursvariant. De verbinding kan dan in 2022/2023 beschikbaar zijn.

Met het principebesluit over een autoverbinding in de Oosterhamrikzone is de potentiële speelruimte om de Korreweg om te vormen tot hoofdfietsverbinding ook duidelijk geworden. De vermindering van autoverkeer geeft meer ruimte voor de fietser. Deze projecten worden in samenhang opgepakt.

Westelijke Ringweg

De verbetering van de doorstroming op de noordelijke helft van de Westelijke Ring (vanaf de knoop Noordelijke Ringweg tot en met de aansluiting Friesestraatweg), is het sluitstuk van de afspraak uit de jaren 90 tussen gemeente en provincie om de gehele ringweg met ongelijkvloerse aansluitingen uit te voeren. Deze route is een cruciaal onderdeel van het regionale verkeersnetwerk en van de omleidingsroutes voor de Aanpak Ring Zuid en daarom is de aanpak ervan pas aan de orde als dat project is afgerond. De voorbereiding zijn echter al wel gestart.

Samen met de provincie Groningen voeren we een verkenning van de mogelijkheden uit. Rondom de Westelijke Ringweg spelen een aantal stedenbouwkundige opgaven en ambities, zoals de ontwikkeling van de Reitdiepzone en de aanhechting van Vinkhuizen aan de stad. Daarom hanteren we een integrale insteek voor de verkenning. Aan de hand van het opstellen van ruimtelijke scenario's willen we de verkeerskundige, ruimtelijke en financiële kaders voor de westelijke ringweg bepalen en helder inzicht bieden in nut en noodzaak van het project. Daar aan vooraf gaat een verdiepingsslag op de kansen, randvoorwaarden en bestuurlijke accenten voor de relevante disciplines en beleidsvelden (zoals bijvoorbeeld de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteit en de kansen die dit biedt voor de Westelijke Ringweg). Daarbij betrekken we de wensen van de omgeving in vraag- en probleemstelling al aan de voorkant. Mogelijk kan zo de oplossing van kleinstedelijke problematiek meeliften op een groot ruimtelijk/infrastructureel ontwikkelingsproject.

Als gemeente zijn wij trekker van de verdiepingsslag en de verkenning, waarvan de resultaten in de zomer 2017 beschikbaar komen. De volgende fase wordt getrokken door de provincie en behelst een nadere uitwerking van alternatieven in varianten in een planstudie. Definitieve besluitvorming verwachten we in 2019/2020.

Benutting en Mobiliteit

Er staan nog diverse fysieke infrastructurele maatregelen in de komende jaren op het programma, maar er zijn grenzen aan de ruimte en mogelijkheden daarvan als oplossing voor bereikbaarheidsproblemen. Daarom richten we ons ook steeds nadrukkelijker op een betere benutting van het beschikbare vervoerssysteem en op de beïnvloeding van keuzes in mobiliteit en vervoer.

Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)

We willen onze beschikbare wegcapaciteit zo goed mogelijk kunnen benutten. Daarom hebben we samen met onze partners in de afgelopen jaren een systeem van dynamische verkeers- en parkeergeleiding gerealiseerd onder de noemer "Live Traffic Groningen". Daarmee verwijzen we automobilisten beter en vlot naar hun juiste bestemming en zijn we in staat om ongevallen en incidenten op de belangrijkste wegen in en rond de stad sneller af te handelen en zo verkeershinder te beperken (Incident Management).

De realisatie van de technische maatregelen is in 2016 afgerond en beschikbaar. We zijn nu in de fase gekomen van inzet tijdens werkzaamheden, incidenten en evenementen. De aansturing gebeurt onder verantwoordelijkheid van Groningen Bereikbaar. In de beschikbare budgetten is voorzien in het (verkeerskundig) beheer en het onderhoud van de systemen tot 2020.

Mobiliteitsmanagement

Eén van de sporen in de regionale bereikbaarheidsstrategie is gericht op structurele gedragsveranderingen in mobiliteit. Mobiliteitsmanagement heeft tot doel om met gedragsinterventies het reis- en werkgedrag van weggebruikers te veranderen. Door te sturen op slimmer reizen (fiets en OV in plaats van auto) en slimmer werken (thuis of op en andere locatie) in de spits wordt de verkeersintensiteit op de kwetsbare weggedeelten verminderd.

In regioverband richten we ons al sinds 2010 met een werkgeversgerichte aanpak op de beïnvloeding mobiliteit van forenzen. Deze aanpak is succesvol gebleken, want onder de deelnemende bedrijven is daarmee al een reductie bereikt van 5% autoritten in de spits.

Met de verwachte extra hinder tijdens de Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone, ontstaan de omstandigheden, prikkel en noodzaak om grotere groepen reizigers (automobilisten) te bewegen tot andere keuzes in hun reisgedrag. Ons doel is daarbij om gedragsveranderingen in mobiliteit ook nog na alle werkzaamheden een blijvend effect te geven. Deze taak is ondergebracht bij Groningen Bereikbaar. Een gelijkmatiger spreiding van vervoersvraag over de uren van de dag leidt tot een betere benutting van de beschikbare capaciteit op de weg en in het openbaar vervoer. Daarom zijn er diverse mobiliteitsmanagementmaatregelen voorbereid:

- Rechtstreekse benadering forenzen via van de werkgeversgerichte aanpak;
- Minder auto's in de spits via een rechtstreekse weggebruikers aanpak;
- Gebiedsgewijze samenwerking van aanwezige bedrijven;
- Beïnvloeding van keuzes en gedrag via marketing en communicatie;
- Inzet van sociale platforms om slimme toepassingen te stimuleren en draagvlak te vergroten;
- Verlagen van de vervoersdruk in het openbaar vervoer tijdens de spits via het onderwijs.

De opgave van Groningen Bereikbaar is om de realisatie van spitsmijdingen optimaal af te stemmen op de hinder voor reizigers tijdens de verschillende fases van de Aanpak Ring Zuid en Spoorzone, zodanig dat vanaf de start van de werkzaamheden de bereikbaarheid van stad en regio op niveau blijft.

Intelligente Transport Systemen

De techniek waarmee mensen hun mobiliteitskeuzes maken verandert razendsnel, denk aan smartphones, navigatiesystemen en collectieve informatiekanalen op, boven en naast de weg. De scheidslijn tussen verkeersmanagement (onderweg) en mobiliteitsmanagement (vooral voor de reis) vervaagt daarmee ook. Deze ontwikkeling volgen we de komende jaren op de voet, het initiatief daarvoor ligt vooral bij de samenwerkingsorganisatie en we sluiten aan bij de landelijke ontwikkeltrajecten. Concreet voorbeeld hiervan is het uitrusten van een eerste selectie van kruispunten met verkeerslichten in de stad met intelligente software (ITS -Intelligente Transport Systemen) om zo de doorstroming van verkeer te optimaliseren.

Goederenvervoer

Bereikbaarheid gaat niet alleen over personen maar ook over goederentransport. We streven naar duurzaam en efficiënt goederenvervoer. Hoewel dit vooral door transporteurs en verladers zelf wordt ingevuld, willen we ontwikkelingen stimuleren en stellen we voor onze stad kaders.

Concreet werken we aan de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek om te komen tot een emissievrije binnenstad in 2025. Zo worden vanaf 2017 de venstertijden beperkt tot de ochtenduren, met daarbij verruimde mogelijkheden voor emissievrije voertuigen. Daarnaast onderzoeken we mogelijke experimenten zoals een logistiek overslagpunt aan de rand van de stad en bevoorrading/bezorging per fiets.

Overige stedelijke projecten

Eemskanaalzone/Sontwegtracé

De laatste stap in het project Sontwegtracé is de verbetering van de verkeersdoorstroming bij de aansluiting op de Oostelijke Ringweg. Door de opening van de Sontbrug, in de samenhang met de komst van de P+R Meerstad is capaciteitsvergroting van de beide rotondes op de Sint Petersburgweg noodzakelijk. De verwachting is dat dit medio 2017 gereed is.

Tegelijkertijd zijn er gestart met een herziening van de gehele visie Eemskanaalzone. Naast een actualisatie van de ruimtelijke en programmatische ontwikkelrichting, brengen we ook de gevolgen voor de aanwezige verkeersinfrastructuur in beeld. Planning is dat de herziene visie in het voorjaar van 2017 beschikbaar is.

Parkeren

Parkeren is onderdeel van de stedelijke bereikbaarheid en heeft een grote invloed op de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte en op de leefbaarheid in de wijken. We willen toe naar een nieuwe visie op parkeren. Als onderdeel van het traject Next City om te komen tot een visie op de ontwikkeling van de stad, onderzoeken en bespreken we ook "Hoe zie jij de straat". We verwachten dat de Parkeervisie die we daar op baseren een stip op de horizon gaat geven voor een minder grote impact van geparkeerde auto's op het beeld en gebruik van straten. Planning is dat de nieuwe visie in de tweede helft van 2017 beschikbaar is voor besluitvorming.

Verkeersveiligheid

Veiligheid in verkeer is een belangrijke voorwaarde om te kunnen wonen en leven in de Stad. Zeker in woonwijken is het belangrijk dat de bewoners zich veilig voelen op straat. Daarin is al meerdere jaren geleden flink geïnvesteerd met de realisatie van 30km-gebieden volgens de aanpak Duurzaam Veilig, met een sobere doelmatige uitvoering. In de Notitie Verkeersveiligheid (november 2015) is geduid dat hierin geen grote aanpassingen meer zijn voorzien; een optimale inrichting volgens de richtlijnen is weliswaar voorwaarde voor handhaving, maar niet kostenefficiënt. Dit vergt grote investeringen (schatting 5 tot 10 miljoen euro), waarvoor gemeentebreed geen dekking bestaat. De aanpak verkeersveiligheid is daarom gebaseerd op werkwijze die bestaat uit meerdere sporen:

- <u>Hanteren van richtlijnen:</u>
  Nieuwe situaties geven gelegenheid voor uitvoering volgens de normen. We hanteren dan in de ontwerpfase de principes van Duurzaam Veilig en zorgen er zo voor dat deze nieuwe locaties voldoen aan de richtlijnen;

- Gedragsbeïnvloeding:
  Via de sociale aanpak richten we ons op een positieve beïnvloeding verkeersgedrag. Via onder andere verkeerseducatie voor de kwetsbare groepen op scholen en aan ouderen en via educatieprogrammas zoals Buurtparticipatie van Veilig Verkeer Nederland, helpen we verkeersdeelnemers zich op een veilige manier te verplaatsen. Veelal zijn het bijvoorbeeld de bewoners van de 30km-gebieden zelf die daar te hard rijden;
- Werk met werk:
  Door aan te sluiten bij lopende projecten en plannen zoals de Fietsstrategie, Binnenstadsvisie en de Aanpak Ring Zuid kunnen we de verbeterpunten uit de Notitie Verkeersveiligheid realiseren. Bestaande knelpunten pakken we dan aan als onderdeel van het verkeersontwerp of via beheer- en onderhoudsprojecten;
- Gerichte maatregel:
  In beperkte gevallen komt het voor dat specifiek verkeersonveiligheid de directe aanleiding is voor een maatregel, zoals de aanpak van het kruispunt Kotkastraat/Bornholmstraat (uitgevoerd 2016) en kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg (gepland 2017).

De basis voor maatregelen ter verdere verbetering van verkeersveiligheid is de registratie van (bewoners)meldingen en de objectieve ongevallenregistratie. Al meerdere jaren verzamelen we de meldingen structureel en centraal en categoriseren deze. Van de meer dan 1100 verkeersmeldingen in het afgelopen jaar heeft ongeveer 40% op verkeersveiligheid (snelheid, gevaarlijke situaties, etc). Hoewel objectief gezien blijkt uit ongevallenregistratie dat er in de 30km-gebieden nauwelijks ongevallen plaatsvinden, zijn toch de volgende knelpunten naar voren gekomen:

Knelpunt	Toelichting
Kruising Hoendiep/Friesestraatweg	Al onderdeel van knelpuntenlijst Notitie Verkeersveiligheid
Bornholmstraat/Kotkastraat	Onderdeel van knelpuntenlijst Notitie Verkeersveiligheid, maatregelen al uitgevoerd in 2016
Eikenlaan	Relatie met Slimme Fietsroute Zernike en doorstroming OV-bus Zonnelaan. Wordt opgepakt via gebiedsaanpak
Kerkstraat (Hoogkerk)	Het bewonersverzoek voor een 30-km zone wordt al opgepakt met de geluidsbelasting als aanleiding. De uitvoering is sober en doelmatig, objectief gezien is er geen onveilige situatie.

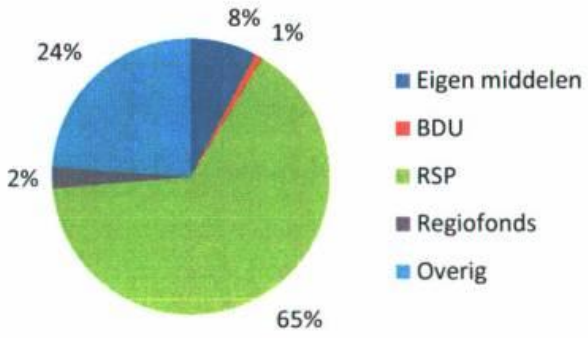
De gebiedsgerichte aanpak is belangrijke route in de verbetering van verkeersveiligheid in de wijken. Het jaarlijkse budget voor de Kleine Verkeersmaatregelen is vanaf 2016 daarom ook ondergebracht bij Gebiedsgericht Werken en geen onderdeel meer van het programma Verkeer. Kleine verbeteringen, verzoeken van stadjers etc, kunnen zo op gebiedsniveau worden afgewogen, buiten de programmagrenzen, bijvoorbeeld in de combinatie met beheer en onderhoud. Via dit lopende proces van de gebiedsgerichte aanpak vangen we ook signalen vanuit de wijken op, wijzen we bewoners op onze werkwijze verkeersveiligheid en bevorderen we bewonersinitiatieven. Ter ondersteuning daarvan organiseren we in 2017 een expert-meeting over de inzet op en uitwerking van verkeersveiligheid in 30km-gebieden. Een en ander betekent wel dat binnen het programma Verkeer is nog slechts beperkt structureel financiële ruimte is voor de aanpak van specifieke veiligheidsknelpunten.

4. Investeringsbeeld / Financiële kaders

Ten opzichte van het vorige Meerjarenprogramma is de financiering van een aantal projecten gewijzigd. Dat heeft dit jaar vooral te maken met vorderingen in de planvorming en met de beschikbaarheid van nieuwe subsidies en financiële bijdragen. Deze wijzigingen voeren we steeds door in overleg met regio en provincie als dat nodig is.

In de bijlage is een overzicht opgenomen van de (soms indicatieve) inzet van de middelen. Daarbij is ook een globale planning aangegeven en welke partij trekker is van deze projecten. We werken samen met onze partners aan de bereikbaarheid van de stedelijke regio, dus dat zijn we niet altijd zelf. Wel denken we altijd mee over de beste oplossingen én dragen we financieel bij; of dat nu op RSP-pakketniveau of via een aparte eigen bijdrage is.

Ontwikkelingen per financieringsbron



De totale omvang van het programma Verkeer en Vervoer 2017-2020 is 1,3 miljard euro. In de tabel in de bijlage zijn 5 verschillende (hoofd)financieringsbronnen aangegeven, namelijk: eigen middelen, BDU, RSP, Regio (MIP) en overig. Het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer wordt voor een groot deel gefinancierd met subsidies en andere bijdragen van derden. Dat heeft enerzijds te maken met de verminderde financiële armslag van de gemeente en anderzijds met onze financiële bijdrage van 80 miljoen euro aan het RSP op pakketniveau.

Eigen middelen

Jaarlijks is vanuit de eigen middelen structureel 1,8 miljoen euro beschikbaar. Vanaf 2016 is in de begroting 0,2 miljoen euro op programmaniveau overgeheveld naar de budgetten voor Gebiedsgericht Werken. Deze middelen komen voor het grootste deel ten goede aan de uitvoering van de Fietsstrategie en worden als volgt ingezet:

	Bedragen x 1000 euro			
Bestemming	2017	2018	2019	2020
Fietsstrategie *	1.445	1.445	1.445	1.445
Grotere onvoorziene verkeersmaatregelen **	100	100	100	100
Diverse onderzoeks- en proceskosten	45	45	45	45
Verkeerseducatie	60	60	60	60
Experimenten verkeersgedrag	150	150	150	150
Totaal	**1.800**	**1.800**	**1.800**	**1.800**
Gebiedsgericht werken ***	200	200	200	200

* Waarvan gereserveerd voor structurele kapitaallasten vanaf 2018: 1,12 miljoen euro en vanaf 2020: 1,19 miljoen euro

** Waarvan gereserveerd voor structurele kapitaallasten vanaf 2017: 20 duizend euro

*** Via een begrotingswijziging op programmaniveau wordt vanuit Verkeer jaarlijks 0,2 miljoen euro niet-geoormerkt overgedragen aan de Gebiedsteams en maakt dus geen deel meer uit van de Intensiveringsmiddelen Verplaatsen.

Verder voeren we al langere tijd samen met de provincie Groningen het Spaarprogramma Ringwegen. Tot en met 2017 is in onze jaarlijkse bijdrage van 454.000 euro voorzien en vanaf 2018 is deze bijdrage weer opgenomen in het meerjarenperspectief van de gemeentebegroting. Daarmee is de continuering van het spaarprogramma nu geborgd. Met de provincie hebben wij afgesproken dat hieruit ook financieel wordt bijgedragen aan de verkeersopgaven voor de bereikbaarheid van binnenstad/UMCG vanaf de ringweg en voor de nieuwe zuidelijke ontsluiting van het stationsgebied.

Nieuw in het Meerjarenprogramma is het project Verleggen busroutes binnenstad west en oost. Daarvoor is vanaf 2017 structureel 1 miljoen euro beschikbaar onder de noemer Intensiverings-middelen Aanpak Diepenring.

BDU

Sinds 2014 is geen BDU meer beschikbaar voor nieuwe investeringen. Wij ontvangen jaarlijks nog wel bijna 400 duizend euro in te zetten voor het Spaarprogramma Ringwegen. In de financiering van lopende projecten is nog bijna 11 miljoen euro BDU opgenomen.

RSP

Het RSP is de laatste jaren de grootste financieringsbron van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Het RSP bestaat uit meerdere onderdelen. Voor het verkeersprogramma zijn de onderdelen "concrete bereikbaarheidsprojecten", "regionaal mobiliteitsfonds (RMF)" en de middelen "Motie Koopmans" de belangrijkste. In dit onderdeel zijn bijvoorbeeld de projecten Zuidelijke Ringweg en Groningen Spoorzone ondergebracht.

De RSP-middelen zijn daarbij verder uitgesplitst naar middelen die samenhangen met de investeringen in HOV-infra en transferia en de overige RSP-middelen. Voor de RSP-projecten HOV-infra/transferia zijn wij de trekker, waarbij de bustoe- en afrit Hoogkerk wordt uitgevoerd binnen de Aanpak Ring Zuid. Dit onderdeel van het RSP heeft een omvang van 77 miljoen euro voor de gehele regio. Voor alle gemeentelijke projecten op de gelimiteerde lijst hebben wij inmiddels subsidieaanvragen ingediend, waarop positief is beschikt. Voor mogelijke nieuwe subsidieaanvragen zijn op dit moment echter geen middelen meer beschikbaar.

Regio(fonds)

In 2013 is in het kader van de actualisatie van de Regiovisie Groningen Assen en de Netwerkanalyse vanuit het meerjaren-investerings-programma (MIP) van het Regiofonds in totaal 62 miljoen euro beschikbaar gekomen voor plannen die de bereikbaarheid van de gehele regio verbeteren. Ongeveer 32 miljoen euro daarvan is nog opgenomen in lopende projecten in ons gemeentelijke programma Verkeer en Vervoer.

Overige financieringsbronnen

De kolom Overig omvat een grote diversiteit aan verschillende subsidiebronnen. De meest omvangrijke is de bijdrage van 200 miljoen euro uit het MIRT voor de Zuidelijke Ringweg. Verder bevat deze kolom onder andere provinciale bijdragen vanuit het MIT, de rijkssubsidie (Vervolg) Beter Benutten en bijvoorbeeld bijdragen van NS en ProRail.

Aandachtspunten en Ambities

Op dit moment zijn van alle lopende projecten de totaal geraamde projectkosten gedekt. We sturen daarin op de bestedingen, maar nieuwe ontwikkelingen kennen we niet altijd aan de voorkant en kunnen ontstaan gedurende het proces. We hebben daarom nog een aantal aandachtspunten en ambities:

Aandachtspunten

- Plankosten externe projecten
  Voor de begeleiding en ondersteuning van grote bereikbaarheidsprojecten, waarvoor wij niet zelf als trekker aan de lat staan, worden (interne) plankosten gemaakt die niet uit de investeringsbudgetten kunnen worden gedekt. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Aanpak Ring Zuid en spoorse projecten zoals ESGL. Soms zitten regionale infrastructurele projecten nog in een verkennende fase waarvan nog niet duidelijk of en tot welke investering dat gaat leiden, zoals de Westelijke Ringweg of Station Hoogkerk. In de meerjaren gemeentebegroting is daar onder de noemer "Plankosten Overige bereikbaarheidsprojecten (Extra beleidsmiddelen coalitie akkoord)" voor de jaren 2015 – 2018 in totaal 1,6 miljoen euro voor gereserveerd. We verwachten niet dat dit voldoende is om gedurende de gehele looptijd van de Aanpak Ring Zuid de benodigde capaciteit te kunnen leveren. In de komende periode werken we het meerjarig overzicht van benodigde budgetten verder uit en komen daar op terug bij het meerjarenperspectief voor de gemeentebegroting;
- Plankosten Groningen Spoorzone
  Voor de eigen werkzaamheden en onderzoeken die te maken hebben met de infrastructurele maatregelen rondom de Spoorzone Groningen en de ontwikkeling van een ruimtelijk-economisch plan voor het gehele Stationsgebied zijn middelen nodig. Daarbij wordt ook gewerkt aan een financiële strategie, waarmee mede de langjarige kosten die met deze ontwikkeling samenhangen gedekt kunnen worden. Tot die tijd (2017/2018) worden de plankosten gedekt uit incidentele bijdragen uit de eigen gemeentelijke middelen. Tot eind 2017 is daarvoor via de gemeentebegroting 1,2 miljoen euro beschikbaar. In de komende periode werken we een meerjarig overzicht van benodigde budgetten en dekking daarvan uit;
- Groningen Bereikbaar
  De totale begroting van Groningen Bereikbaar voor de periode 2012 – 2020 is bijna 35 miljoen euro. De onderdelen Verkeersmanagement en Mobiliteitsmanagement maken daar met bijna 14 respectievelijk 11,5 miljoen euro een groot deel van uit. De dekking is tot 2020 geregeld. Een eventuele vrijval binnen Groningen Bereikbaar wordt gereserveerd voor de periode vanaf 2020. De planning van de Aanpak Ring Zuid en Spoorzone laat zien dat we rekening moeten houden met een langere looptijd voor Groningen Bereikbaar dan in de originele plannen voorzien.
  Daarnaast kunnen zich ook tijdens deze periode onvoorziene omstandigheden voordoen, waarvoor wij als wegbeheerder cq overheid (mede) aan de lat staan en die niet onderdeel zijn van de projectuitvoering. Bijvoorbeeld ingrepen om de verkeersdoorstroming te waarborgen, effecten op de OV-exploitatie, het parkeren in de stad, etc.
  Samen met onze partners zullen we dan moeten zorgen voor de extra noodzakelijke middelen.

Ambities

In dit meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer zijn 3 projecten opgenomen die, volgend op de Aanpak Ring Zuid, belangrijk zijn om de stedelijke hoofdinfrastructuur uit te breiden en te completeren. Met de provincie hebben wij afgesproken dat ook vanuit het Spaarprogramma Ringwegen financieel wordt bijgedragen aan deze opgaven:

- Oosterhamrikzone
  Voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug is bij het rijk budget beschikbaar. Op basis van afspraken uit het verleden, extra ruimte voor de fiets en voor kosten van bestemmingsplan dragen wij in totaal 600 duizend euro bij.
  Voor de grotere ambitie (verbetering van de bereikbaarheid en herstructurering van de Oosterhamrikzone) is een principebesluit tot realisatie van een autoverbinding genomen. De te kiezen variant en uitvoering zijn nog onderwerp van onderzoek, participatie en besluitvorming. Bij besluitvorming over het voorkeursalternatief in 2017, moet ook zicht zijn op de financiering;
- Bereikbaarheid Stationsgebied over de weg
  De toegang per auto en bus van het gebied vanuit zuidelijke richting is onderdeel van het ruimtelijk totaalplan voor de ontwikkeling van het stationsgebied ten zuiden van de sporen en voorwaarde voor het kunnen functioneren van het nieuwe busstation aan de zuidzijde. Daarbij zijn ingrijpende oplossingen voor auto- en busverkeer nodig vanaf het huidige Emmaviaduct. In 2017 wordt dit verder uitgewerkt en dan worden ook de investeringskosten helder;
- Westelijke Ringweg
  Een ombouw van de Westelijke Ringweg, kan pas plaatsvinden nadat de Aanpak Ring Zuid is afgerond, maar in 2016 zijn we samen met de provincie al wel gestart met een verkenning. De verkenning geeft de inhoudelijke richting voor het vervolg het te verwachten benodigde investeringsniveau.

Daarnaast zijn er nog enkele andere ambities die nog niet financieel zijn gedekt:

- Gebiedsontwikkeling Stationsgebied
  Onderdeel van het project Spoorzone/Stationsgebied is de planontwikkeling voor de zuidzijde en de noordzijde van het Hoofdstation. Naast de al genoemde plankosten vergt dat ook investeringen. Wat de omvang de investeringen wordt en hoe deze gefinancierd kunnen worden is onderdeel van de visievorming die plaats vindt in 2017.
- Ontsluiting Suikerfabriek
  Voor de Suikerfabriek is een ontwikkelstrategie opgesteld. Onderdeel daarvan is de ontsluiting van de Suikerfabriek en de verbinding van het gebied met de stad. De huidige autobereikbaarheid van het gebied vanaf de ringweg is nu uitstekend en dit betrekken we verder bij de verkenningen voor de Westelijke Ringweg. Grote opgaven liggen er nog voor de verbinding met de binnenstad (Hoendiep als stadsas) en in het gebied. De ontwikkelstrategie werken we in 2017 uit in een uitvoeringsprogramma. Dan blijkt ook welke kosten aan de grondexploitatie kunnen worden toegerekend en welke investeringen op andere wijze moeten worden gedekt;

- Station Hoogkerk
  De verkenning naar een nieuw station Hoogkerk geeft inzicht in de mogelijkheden en toegevoegde waarde in bereikbaarheid, maar ook in het verwachte investeringsniveau. Op basis hiervan kunnen gesprekken worden gevoerd over de bijdragen van de betrokken partijen, Rijk, provincie en gemeente;
- Fietsstrategie
  Niet alle projecten in het uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie zijn al geraamd en van financiële dekking voorzien. Naast de projecten waarmee we al aan de slag zijn, gaan we ons voorbereiden op de volgende stappen door ons een globaal idee te vormen van de inhoud en omvang van de nog ongedekte ambities uit de Fietsstrategie.

Vooruitblik

Voorbij de periode van dit meerjarenprogramma (2017 – 2020) en daarna zien we op ons afkomen dat er nog voor meerdere projecten en activiteiten financiële middelen nodig zijn. Op dit moment valt te denken aan de volgende ambitieniveaus uit de HOV-visie (niveau 3 en 4), de beheer- en onderhoudskosten van het PRIS/Verkeersmanagementsysteem en DRIS (vanaf 2020), onze ambities ten aanzien van Intelligente TransportSystemen en de verduurzaming van mobiliteit via bijvoorbeeld het elektrisch rijden en innovatie in logistiek. Dit zijn niet uitsluitend gemeentelijke aangelegenheden en daarom bespreken we samen met onze partners hoe we deze toekomstige investeringen kunnen financieren.

5. Overzicht projecten 2017 - 2020

In de bijlage is een overzicht opgenomen van alle projecten voor de periode 2017 – 2020, voor zover die nu bekend zijn. Het gaat dan om projecten die wij als gemeente realiseren, projecten die wij (gedeeltelijk) financieren en projecten die op ons grondgebied plaatsvinden, in samenwerking met andere overheden en partijen. Daarbij staan ook meerdere studieprojecten.

In het schema hebben we verder de projecten vermeld die in 2016 zijn afgerond of niet meer in het programma zitten omdat deze zijn vervallen.

In het overzicht is ook globaal de wijze waarop de projecten worden gefinancierd opgenomen.

BIJLAGE

Bijlage: Overzicht projecten meerjarenprogramma verkeer en vervoer 2017-2020

Lopende Projecten	2017	2018	2019	2020	Projecttrekker	Kosten	Gedekt	Financieringsbronnen: Eigen Middelen HOV-visie	Eigen Middelen Overig	BDU	RSP HOV-infra en transferia	Bedragen x 1000 €: RSP	REGIO	OVERIG
Deelprogramma Fiets														
Fietsenstalling Forum	■■■■	■■■■			Gemeente	GREX project	GREX project							
Fietstunnel hoofdstation	□□□□	□□□□	■■■■	■■■■	Gemeente	11.300	11.300		11.300					
Stalling hoofdstation zuidzijde,oostflank en westflank	□□□□	□□□□	■■■■	■■■■	Gemeente	18.360	18.360					7.580		10.780
Fietspad langs Noordelijke Ringweg	□■■■				Gemeente	1.800	1.800	1.480	320					
Fietspad langs spoorlijn Groningen-Sauwerd	□□□□	□■■			Gemeente	5.100	5.100	100	3.000					2.000
Slimme Route Zernike	□□■■				Gemeente	1.800	1.800	1.480	320					
Doortrekken Slimme Route Zernike naar Hoofdstation	□□■■				Gemeente	650	650							650
Fietspad Midscheeps	■■				Gemeente	300	300		300					
Fietsbruggen Oosterkade/Winschoterkade en Eemskanaal	□□□□	■■■■			Gemeente	7.000	7.000		3.000					4.000
Fietspad Helperzoom	□□□■	■■			Gemeente	2.000	2.000		1.000					1.000
Fietsstraat Korreweg	□□□□	■■■■			Gemeente	5.100	5.100		5.100					
Fietsvriendelijke Hereweg/Verlengde Hereweg				□□□□	Gemeente	1.000	1.000		1.000					
Fietsstrategie, comfort en gedrag	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	225	225		225					
Fietsenstallingen binnenstad	■				Gemeente	150	150		150					
Uitbreiding stallingscapaciteit Noorderstation	□□■■				Provincie	100	100							100
NIEUW: Vervanging Gerrit Krolbrug	□□□□	□□□□	□□□□	■■■■	Rijk(swaterstaat)	600	600		600					
Plaatsen fietsklemmen in oude (studenten) wijken. (Relatie met MJP Wonen)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	200	200		200					
Deelprogramma Openbaar Vervoer														
Spoorzone Groningen/Stationsgebied (inclusief bustunnel en busstation zuidzijde)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Provincie	252.920	252.920	1.175	14.900			187.845	27.000	22.000
Extra Sneltrein Groningen - Leeuwarden (ESGL), inclusief Tunnel Paterswoldseweg	□□□□	■■■■	■■■■		Provincie	141.339	141.339					97.521		43.818
OV-verbinding Leek-Roden (incl. rotondes Hoogkerk en tunnel Eemsgolaan)	■■■■	■■■■			Provincie	19.000	19.000					14.500	2.400	2.100
NIEUW: Verleggen busroutes binnenstad west en oost	■■■■	■■■■	■■■■		Gemeente	22.500	22.500		22.500					
Bus toe- en afrit P+R Hoogkerk (Uitvoering binnen Aanpak Ring Zuid)	■■■■				Rijk(swaterstaat)	3.052	3.052		375		2.177			500
Toegankelijke bushaltes	■■■■				Gemeente	4.061	4.061	1.000	610	2.451				
Dynamisch reisinformatiesysteem (DRIS)	■■■■	■■			Regio Groningen Assen	2.750	2.750		50			2.300	400	
Busmaatregelen uit HOV-visie (3 tranches)	■■■■	■■			Gemeente	13.650	13.650	6.825				6.825		
Deelprogramma Auto														
Zuidelijke Ringweg (inclusief Helperzoomtunnel)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Rijk(swaterstaat)	682.200	682.200					493.000		189.200
Groningen Bereikbaar (2012-2020)	■■■■	■■■■	■■■■	????	Groningen Bereikbaar	9.459	9.459		1.000				1.508	6.951
Dynamisch Verkeersmanagement (2013-2020)	■■■■	■■■■	■■■■	????	Groningen Bereikbaar	12.870	12.870	2.920						9.950
Mobiliteitsmanagement	■■■■	■■■■	■■■■	????	Groningen Bereikbaar	11.550	11.550							11.550
N360	■■■■				Provincie	8.265	8.265			3.518			960	3.787
Sontwegverbinding (Sontbrug)	■■■				Gemeente	55.927	55.927		20.927	5.000	18.000			12.000
Noordelijke Ringweg: aansluiting Zonnelaan	□□□□				Gemeente	1.500	1.500	1.500						
Doorstromingsmaatregelen auto (Netwerkanalyse)	■■■■				Gemeente	348	348	348						
Deelprogramma Parkeren														
Parkeergarage Forum	■■■■	■■■■			Gemeente	GREX project	GREX project							
P+R Reitdiep	■				Gemeente	4.367	4.367				4.367			
P+R Meerstad	■■■				Gemeente	5.515	5.515	32			5.483			
NIEUW: Uitbreiding P+R Hoogkerk	■■■				Gemeente	3.111	3.111		132		2.980			
Kwaliteitsmaatregelen P+R	■■■■				Gemeente	1.770	1.770				1.770			
Verkeersveiligheid														
Reservering onvoorziene veiligheidsproblemen/infra-aanpassingen	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	320	320		320					
Verkeerseducatie	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	240	240		240					
Gedragsbeïnvloeding	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	600	600		600					
kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg	□□■■				Gemeente	400	400		400					
TOTAAL Lopende Projecten							1.313.400	16.860	88.569	10.969	34.777	809.571	32.268	320.386

Afgeronde projecten in 2016
Flexibele stallingsmogelijkheden in de binnenstad
Verbeteren fietsvoorzieningen P+R-terreinen
HOV-as West
Doorstroming Martiniziekenhuis (Boerhaavekruising)
Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg (Reitdiepplein)
Verruiming venstertijden binnenstad

Legenda planning	
□	Planvorming
■	Uitvoering
?	Vervolg onzeker

Projecten niet meer in het meerjarenprogramma
N351

Projecten in studie	Opmerkingen
Fietsenstalling Vismarkt/Haddingestraat	
Vernieuwing concessies openbaar vervoer	Bus in 2019, Trein in 2020
Treinstation Hoogkerk	Verkenning in 2017
Treinstation Suikerfabriek	
Parkeervisie	Gekoppeld aan Next City, uitwerking in 2017
Internationaal busstation	Onderzoek onderdeel van Spoorzone/Stationsgebied
Visie stedelijk Openbaar Vervoer	
Oosterhamrikzone	Uitwerking voorkeursvariant in 2017
Westelijke Ringweg	Verkenning in 2017
Zuidelijke ontsluiting stationsgebied	
ITS	
Afronden Noord-Zuidroute	
N355	Planuitwerking door provincie
Green Deal Zero Emission Stadslogistiek	Aanpassing venstertijden binnenstad vanaf 2017
Logistieke Hub	