Meerjarenprogramma

Verkeer en Vervoer 2020-2023

Vooraf

Dit Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2020-2023 beschrijft hoe we als gemeente Groningen de komende jaren blijven werken aan een goed bereikbare gemeente met een aangename, veilige en gezonde leefomgeving. Het is ons concrete uitvoeringsprogramma voor de komende jaren en de weergave van de projecten en activiteiten die we zelf doen of waarin we samenwerken met onze partners. We hebben het programma in lijn gebracht met de ambities uit het coalitieakkoord en onze omgevingsvisie The Next City. Daarbij zoeken we zoveel mogelijk aansluiting bij de gebiedsgerichte aanpak. Het programma loopt uiteen van visie- en beleidsvorming, onderzoek en innovatie tot vele grote en kleinere projecten of individuele maatregelen. Met een veelheid aan projecten en ontwikkelingen dragen we zo bij aan de toekomst van onze gemeente.

De totale omvang van ons programma bedraagt maar liefst 1,3 miljard euro! Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone zijn daarin de meest in het oog springende projecten. Zowel als het gaat om het toekomstige mobiliteitssysteem als in de beheersing van de overlast en verkeershinder in de komende jaren. Maar ook voor andere, nieuwe speerpunten zijn financiële middelen beschikbaar. Zo is onlangs het nieuwe Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022 vastgesteld en gaan we de komende jaren verder met de implementatie van maatregelen uit onze Parkeervisie en Binnenstadsvisie. Daarnaast hebben we ook te maken met structurele financiële hervormingen binnen het programma Verkeer en Vervoer. We denken deze opgave onder meer te kunnen realiseren door een aantal projecten en maatregelen te schrappen, maar ook door het temporiseren van projecten binnen ons totale werkpakket.

In het programma Verkeer en Vervoer kijken we vooral vooruit. Binnen alle projecten – hoe groot of klein ook – zorgen we ervoor dat de leefbaarheid in onze gemeente altijd gewaarborgd is. En we willen verstandig omgaan met de energietransitie en ontwikkelingen in mobiliteit. Het opstellen van een gemeentelijke Integrale Mobiliteitsvisie, investeringen in fiets, verkeersveiligheid en duurzaamheid en het instellen van een zero-emissiezone voor stadslogistiek in de binnenstad vormen de komende periode de speerpunten in het programma Verkeer en Vervoer.

1. Inleiding

In februari 2019 presenteerden GroenLinks, PvdA, D66 en de ChristenUnie het coalitieakkoord 'Gezond, groen, gelukkig Groningen'. Dit akkoord geeft de keuzes en richting aan voor deze collegeperiode. Deze vijf sporen in het coalitieakkoord sluiten naadloos aan bij onze omgevingsvisie The Next City die de gemeenteraad in oktober 2018 heeft vastgesteld. Hierin is het verhogen van de Groningse leefkwaliteit het samenbindende thema. In 2020 gaan we onze omgevingsvisie actualiseren voor de nieuwe gemeente Groningen.

Het coalitieakkoord en de strategische doelen uit de omgevingsvisie zijn vertaald in de meerjaren-programma's Wonen, Verkeer en Vervoer, Energie, Ruimtelijke Economie en Leefkwaliteit. Nadat in mei 2019 een eerste aanpassing heeft plaatsgevonden, liggen nu de meerjarenprogramma's voor de periode 2020-2023 voor. Ondanks de verslechtering van onze gemeentelijke financiële positie hebben we onze investeringsmiddelen voor het grootste deel overeind kunnen houden.

Dat is, gezien de enorme opgave die we hebben, ook noodzakelijk. De groei van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen zet door. Het aantal initiatieven en bouwplannen neemt hand over hand toe, zowel binnenstedelijk als aan de randen van de stad. Het wordt steeds drukker op straat, de leefkwaliteit komt steeds verder onder druk te staan en de roep om een gemeente waar de auto minder dominant aanwezig is, wordt steeds luider. De urgentie om ons aan te passen aan de klimaatsverandering wordt met elk nieuw te warm en droog jaar duidelijker en de noodzaak om van het aardgas af te gaan als energiebron staat vast. De versterkingsopgave in de dorpen kan niet zonder dorpsvernieuwing. In onze wijken neemt de ongelijkheid toe en groeit de behoefte aan een integrale, gebiedsgerichte wijkvernieuwingsaanpak.

En we staan niet stil. Zo bouwen we de komende jaren duizenden nieuwe woningen, met daarbij extra aandacht voor de openbare ruimte. We hebben de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein en de Stadshavens als nieuwe gemengde wijken, met ruimte voor wonen en werken, in de steigers gezet. De eerste wijkenergieplannen zijn gereed en in Paddepoel is de transformatie naar een aardgasloze wijk van start gegaan. De Plutolaan is pilotgebied om te testen hoe we de openbare ruimte daarbij ook meteen klimaatadaptief inrichten. De dorpsvernieuwingsplannen in Ten Post en Woltersum zijn binnenkort gereed en de wijkvernieuwing staat in de startblokken. De klimaatscan (stresstest) is af en begin 2020 volgt het groenplan als basis voor het vergroenen van onze gemeente.

We kunnen onze opgaven echter niet alleen realiseren en daarom zoeken we nadrukkelijk de samenwerking met het Rijk. Dankzij de Woondeal zijn we samen met de G4 (de vier grote steden van Nederland) met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) in overleg over substantiële middelen voor woningbouw en hebben we een aanvraag ingediend voor een Regiodeal voor onze noordelijke stadswijken. In het Nationaal Programma Groningen maken we afspraken met Rijk en regio en komen middelen beschikbaar. We hebben een afspraak met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) gemaakt over de aanpak van de bruggen over het Van Starkenborghkanaal en voeren een stevige lobby bij het Rijk voor voldoende gemeentelijke middelen om het Klimaatakkoord te kunnen uitvoeren. En onlangs werd bekend dat het kabinet bereid is een nieuw onderzoek te starten naar de Lelylijn om de reistijd tussen Groningen en de Randstand substantieel te verkorten. Ook heeft het Rijk een nieuw nationaal investeringsfonds aangekondigd. Ongeacht mogelijke bijdragen van het Rijk blijft een stevig eigen investeringsprogramma via het Stedelijk Investeringsfonds noodzakelijk. Niet alleen omdat genoemde rijksbijdragen nog onzeker zijn, maar ook als mogelijke cofinanciering.

In onze vijf meerjarenprogramma's geven we aan welke doelen we nastreven en hoe we onze eigen middelen in de periode 2020-2023 willen inzetten.

2. Coalitieakkoord en The Next City

Coalitieakkoord
In februari 2019 is het coalitieakkoord 'Gezond, groen, gelukkig Groningen' gepresenteerd door GroenLinks, PvdA, D66 en ChristenUnie. De keuzes en richting voor de collegeperiode 2019-2022 zijn hierin verwoord. Daarbij vormt het thema leefkwaliteit het kernbegrip. Dit is in het coalitieakkoord vertaald in vijf sporen, namelijk:

1. Mens centraal
   We zetten ons in voor een gezonde bevolking in een gezonde gemeente. Fietsen en lopen dragen daaraan bij, omdat het natuurlijke manieren zijn om voldoende lichaamsbeweging te krijgen. Maar ook schonere voertuigen verbeteren de luchtkwaliteit en verminderen de geluidhinder.
2. Herwinnen van de openbare ruimte
   De impact van het verkeer op de openbare ruimte is (soms) groot. De openbare ruimte willen we de komende jaren onder andere herwinnen met het terugbrengen van het auto- en fietsparkeren. Hiermee ontstaat meer ruimte voor groen, sporten, spelen en ontmoeten.
3. Groningen actief
   Een grote groep mensen neemt niet deel aan de arbeidsmarkt en kan niet in een eigen inkomen voorzien. De overdracht van armoede van ouder op kind willen we doorbreken. Ieder kind verdient dezelfde kansen in het leven.
4. Energietransitie en wijkvernieuwing
   In 2035 willen we CO_2-neutraal en de eerste aardgasvrije gemeente van ons land zijn. De energietransitie die hiervoor nodig is, willen we gebruiken als motor voor vernieuwing, versterking en herstel van onze wijken en dorpen. De verduurzaming van het vervoer speelt daarin een grote rol.
5. Groningen ontwikkelt zich
   De voorzieningen in onze compacte stad en compacte dorpen zijn van goede kwaliteit en dat willen we zo houden. In de stad en de dorpen die steeds verder groeien en verdichten zijn investeringen in de bereikbaarheid van cruciaal belang.

The Next City
De vijf sporen uit het coalitieakkoord sluiten nagenoeg naadloos aan bij onze omgevingsvisie The Next City. De Groningse leefkwaliteit als samenbindend thema geeft daarvoor de handvatten voor de korte en de langere termijn. Door vast te blijven houden aan de compacte stad en de concentratie van voorzieningen in de binnenstad en in de kernen van dorpen en wijken, blijven afstanden klein en daarmee de kansen voor lopen en fietsen onverminderd hoog. De groei van woningen en werkgelegenheid en tegelijkertijd het behoud van ruimte voor de leefbare, aantrekkelijke en veilige gemeente bepaalt de opgave voor de toekomst.

Vanuit het programma Verkeer en Vervoer zien we de volgende bijdrage aan de ambities van The Next City:

1. Faciliteren groei van de stad
   Bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor stedelijke ontwikkeling. Daarom richten we onze investeringen zoveel mogelijk op de ontwikkelzones en op het in stand houden en optimaal benutten van onze bestaande infrastructuur, onder andere met nieuwe digitale technieken.
2. De werkgelegenheid groeit mee in stad en regio
   De versnelling van (inter)nationale verbindingen is essentieel voor de doorontwikkeling van onze kenniseconomie. Snellere verbindingen met de Randstad en het buitenland horen daarbij. Goed bereikbare werklocaties zijn een basisvoorwaarde.

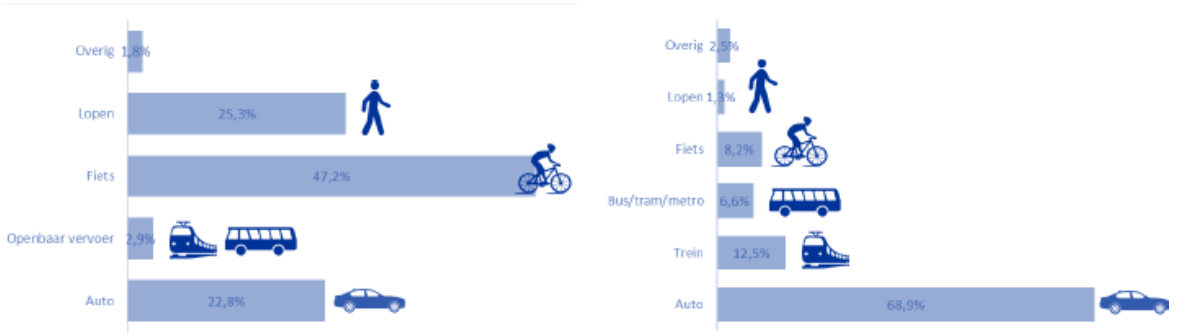
3. <u>De groeiende stad blijft leefbaar en aantrekkelijk voor alle inwoners</u>
   De impact van het verkeer, zowel rijdend als stilstaand, op het gebruik van de openbare ruimte willen we verminderen. We willen terug naar groene en leefbare straten en wijken. Daarom bieden we minder ruimte voor parkeren op straat, leggen we nog vaker het primaat bij de voetganger en de fietser, verbeteren we de verkeersveiligheid en willen we het autoverkeer vooral zien op de plaatsen die daarvoor geschikt zijn zoals de ringwegen en invalswegen.
4. <u>De energietransitie wordt versneld</u>
   De energietransitie vertalen we zoveel mogelijk in concrete acties. Dat koppelen we aan het creëren van ruimte. We streven naar een emissieloze binnenstad in 2030, faciliteren de transitie naar elektrisch rijden en het gebruik van waterstof voor individueel en collectief vervoer en accepteren daarbij de tijdelijke belasting van de openbare ruimte met laadinfrastructuur. Waar mogelijk benutten we kansen voor energieopwekking zoals de opwekking van zonne-energie op P+R terreinen.
5. <u>Iedereen doet mee en helpt mee in een groeiende stad</u>
   Het meedoen en de zelfredzaamheid van onze inwoners kunnen we soms ook ondersteunen vanuit het programma Verkeer en Vervoer. Het verbeteren van de toegankelijkheid van de (binnen)stad, het waarborgen van de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer en het verminderen van de barrièrewerking van infrastructuur zoals de Westelijke en Zuidelijke Ringweg zijn daar voorbeelden van.

De komende jaren hebben we in onze gemeente zo'n 20.000 extra woningen nodig. Verder voorzien we een groei van 15.000 banen. Bovendien willen in 2035 CO_2-neutraal zijn en zo snel mogelijk van het aardgas af. We koppelen deze energietransitie aan de wijkvernieuwing en gaan aan de slag met dorpsvernieuwing. We gaan verder met het aantrekkelijker maken van de binnenstad, met meer ruimte voor voetganger en fietser, en versterken de bereikbaarheid van onze gemeente als geheel. Juist in onze compacte stad en compacte dorpen die steeds verder groeien en verdichten is de versterking van de leefkwaliteit van cruciaal belang. Niet alleen in nieuwe ontwikkelgebieden zoals Suikerfabriekterrein en Stadshavens, maar ook in de binnenstad en de dorpen en wijken met wijkvernieuwing. Hierin ligt nadrukkelijk de verbinding met het sociaal domein en het gebiedsgericht werken.

3. Toelichting op het programma Verkeer en Vervoer

Mobiliteitsbeeld
De gemeente Groningen bestaat uit een compacte stad met daaromheen een aantrekkelijk landelijk gebied met compacte dorpen. Het is een groeiende gemeente die een sterke (boven)regionale rol vervult in een krimpende regio. Gelet op de ambities van het coalitieakkoord en omgevingsvisie The Next City blijft dit ook de trend voor de toekomst. De kenmerken van onze gemeente zien we ook terug in de opbouw van onze mobiliteit en de ontwikkeling daarvan. De samenstelling en verandering van mobiliteitspatronen in onze gemeente, maar ook daarbuiten, vormen belangrijke bouwstenen voor het gehele programma Verkeer en Vervoer.

Binnen onze gemeente zijn de fietser en voetganger samen verantwoordelijk voor bijna driekwart van alle verplaatsingen (bron CBS) (zie figuur 1). De compactheid van onze gemeente met korte verplaatsingsafstanden is hierin duidelijk zichtbaar. Daarentegen is de autoafhankelijkheid in de regio, onder meer vanwege het dunne achterland, juist erg groot: ruim twee derde van alle verplaatsingen van en naar onze gemeente gaat per auto (bron CBS).



Figuur 1 Verplaatsingen in de gemeente Groningen en verplaatsingen van/naar de gemeente Groningen

Groningen groeit snel en gezien onze ambities zal dat de komende jaren ook zo blijven. Dat is ook te zien in een toename van de mobiliteit in het algemeen. Opvallend daarin is met name de groei van het autoverkeer. Dit groeit namelijk sneller dan het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer. Bovendien groeit de mobiliteit van bezoekers/bewoners van buiten onze gemeente sneller dan de omvang van de mobiliteit in onze gemeente. De druk van het autoverkeer op de gemeente van buiten blijft vooralsnog toenemen.

Door stevig in te blijven zetten op lopen, fietsen en het openbaar vervoer en met gerichte maatregelen, blijven we ons ook de komende periode inzetten op het verminderen van het aantal autobewegingen in, van en naar onze gemeente. Ons uitgangspunt blijft 'te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet'. Deze aanpak is toepasbaar op alle vraagstukken, van regionale en stedelijke mobiliteit tot specifieke lokale vraagstukken in het gebiedsgerichte werken. Dit sluit bovendien naadloos aan bij het coalitieakkoord en The Next City.

Ruimtelijk-economische ontwikkeling
De groei van onze gemeente gaat gepaard met (grootschalige) gebiedsontwikkelingen. Binnenstedelijk, zoals Suikerfabriekterrein en Stadshavens, maar ook daarbuiten zoals Meerstad en Haren Noord. Vanuit het perspectief van het programma Verkeer en Vervoer zijn deze ontwikkelingen de dragers voor verkeersopgaven en bieden ze een kans. Zo bepaalt het bouwtempo van Meerstad dat het moment is aangebroken dat de nieuwe toegangsweg vanaf de Oostelijke Ringweg aangelegd moet worden en is de ontwikkeling van Stadshavens een kans om het laatste deel van de Doorfietsroutes vanuit Ten Boer en Meerstad aan te leggen en het Damsterdiep anders in te richten. Anderzijds worden vanuit het programma Verkeer en Vervoer ook randvoorwaarden

voor bereikbaarheid en parkeren gesteld. Grootschalige ontwikkelingen vergroten immers de druk op het bestaande netwerk. Met de voorziene groei in het vooruitzicht, staat de komende tijd in het teken van het benutten van kansen en het bewaken van de kwaliteit van het verkeersnetwerk en het bereikbaar houden van onze gemeente.

Verduurzaming
De transitie naar CO_2-neutraal vervoer is één van de prominentste ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Daarom is duurzame bereikbaarheid één van de hoofdthema's van The Next City. Met onder andere het vaststellen van de 'Routekaart Groningen CO_2-neutraal' zetten wij in op een CO_2-neutrale gemeente in 2035. Mobiliteit neemt 23% van de CO_2 uitstoot binnen onze gemeente voor haar rekening. Daarom is ons er alles aan gelegen de transitie naar emissievrij vervoer te bespoedigen. Wij volgen daarbij de volgende drie sporen:

1. Verminderen vervoersvolume – Wij voeren al jaren beleid op het beperken van de vraag naar (auto)verkeer door het voeren van een consistent ruimtelijk beleid. Door slimme keuzes in de ruimtelijke ontwikkeling van onze gemeente zoals de compacte stad en stedelijke verdichting rond stations bieden we maximale kansen voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer.
2. Veranderen van de vervoerswijze – Met het realiseren van uitstekende fiets- en openbaar vervoervoorzieningen zijn wij, gezamenlijk met onze regionale partners, al geruime tijd bezig om het gebruik van fiets en openbaar vervoer te vergroten. We ontmoedigen het autogebruik door bijvoorbeeld aanpassingen aan het autonetwerk en het parkeerbeleid.
3. Verduurzamen voertuigen – Ondanks de inspanningen om het vervoer te verminderen en de inzet op duurzame vervoerswijzen, zullen we altijd voertuigen blijven gebruiken om te voorzien in onze mobiliteit. De nieuwe opgave is de transitie naar emissievrije voertuigen te faciliteren door bijvoorbeeld goede laadinfrastructuur, instellen van zero emissiezones, etc.

Leefkwaliteit
In ons mobiliteitsbeleid staat het verbeteren van de Groningse leefkwaliteit voorop. Mobiliteitsbeleid voor lopen, fietsen, openbaar vervoer, auto en goederenvervoer is geen doel op zich, maar dient hogere doelen zoals verwoord in The Next City. Dit vertaalt zich in de breedste zin van het woord: een sociale en gezonde gemeente, een duurzame en emissievrije gemeente, een economisch vitale gemeente en een gemeente met een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte.

Om lopen en fietsen als meest gewenste vervoerwijze in onze gemeente door te kunnen blijven zetten, gaan we stevig aan de slag met de impact van de auto op de leefbaarheid, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte. En ook het openbaar vervoer moet als volwaardig alternatief voor de auto blijven functioneren.

Agenda
Het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2020-2023 schetst de lijn voor de komende jaren op mobiliteitsgebied. Daarnaast agendeert het nieuwe ontwikkelingen en belicht het de financiële kant. De hoogtepunten van onze bereikbaarheidsagenda voor de komende jaren zijn weergegeven in het volgende schema.

2020

- **Integrale Mobiliteitsvisie gereed**
- Start werkzaamheden Hoofdstation (Groningen Spoorzone)
- Openstelling Helperzoomtunnel

2021

- Extra Sneltrein Groningen-Leeuwarden rijdt (nieuwe concessie regionale treinen)
- Opening fietsenstalling Grote Markt

2022

2023

- **Groningen Spoorzone gereed**
- Gerrit Krolbrug vervangen

2024

- Eerste voertuigen over de nieuwe Zuidelijke Ringweg

2025

- **Aanpak Ring Zuid gereed**
- Emissievrije bevoorrading van de binnenstad

2026

- **Start ombouw Westelijke Ringweg**

2030

- **Emissieloze binnenstad**

2035

- **Groningen CO_2-neutraal**

4. Stand van zaken programma Verkeer en Vervoer

Met het programma Verkeer en Vervoer werken we continu aan een goed bereikbare gemeente Groningen waar het aangenaam, veilig en gezond wonen, werken en vertoeven is. Dat is onze ambitie voor de langere termijn, naadloos aansluitend bij de opgaven van The Next City, maar ook voor de situatie van vandaag. Om dit te realiseren, werken we ook de komende jaren gestaag verder aan het verbeteren van bestaande verbindingen, het realiseren van ontbrekende schakels en het verbeteren van de vervoerssystemen die daar gebruik van maken. Het coalitieakkoord zorgt ervoor dat we alle maatregelen nog eens extra afzetten tegen de ambitie om de openbare ruimte te herwinnen en het aantal autoverplaatsingen terug te dringen.

Met de uitvoering van twee gezichtsbepalende projecten Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone zetten we gezamenlijk met onze partners een enorme stap in de structurele opwaardering van het gemeentelijke en regionale vervoerssysteem. Deze projecten zijn echter niet alleen van belang voor gemeente en regio, maar ze vormen tevens cruciale schakels in het netwerk van Noord-Nederland en ook (inter)nationaal. De werkzaamheden in het kader van de Aanpak Ring Zuid zijn inmiddels echt voelbaar en zichtbaar geworden.

Mobiliteit verandert continu. In hoog tempo vinden onder de noemer ‘slim en groen’ diverse ontwikkelingen plaats. Het gaat dan bijvoorbeeld om nieuwe mobiliteitsdiensten zoals deelauto’s en -fietsen, intelligente verkeerslichten (iVRI’s) en de opkomst van autonome voertuigen zoals de zelfrijdende auto. Bovendien zullen de energietransitie in mobiliteit en innovatieve ICT-toepassingen in vervoer van mensen en goederen de wereld van verkeer en vervoer doen veranderen. Het is de uitdaging om aansluiting te vinden bij het hoge tempo van nieuwe ontwikkelingen en tegelijkertijd robuuste beleidskeuzes voor de toekomst te blijven maken. Mobiliteit zal namelijk altijd blijven bestaan. Een basisverkeersinfrastructuur met voldoende capaciteit is daarvoor onontbeerlijk.

5. Opgaven 2020-2023

In dit hoofdstuk beschrijven we de activiteiten binnen het programma Verkeer en Vervoer waaraan we de komende periode werken. In paragraaf 4.1 gaat het om onze grootste opgaven: onze Integrale Mobiliteitsvisie en de projecten Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone. Paragraaf 4.2 behandelt de zes inhoudelijke deelprogramma's: fiets, openbaar vervoer, auto, parkeren, verkeersveiligheid en overig. Onder het deelprogramma 'overig' vallen Nieuwe Mobiliteit, Stedelijke Logistiek en Slimme Mobiliteit.

Bijlage 1 vormt het overzicht van alle projecten voor de periode 2020-2023 voor zover die nu bekend zijn. Het betreft de projecten die wij als gemeente realiseren, projecten die wij (gedeeltelijk) financieren en projecten die (gedeeltelijk) op ons grondgebied worden uitgevoerd, in samenwerking met andere overheden en partijen. Per project is aangegeven op welke wijze het wordt gefinancierd en hoe de planning qua uitvoering eruitziet. Tevens is in het overzicht een lijst opgenomen van zogenaamde studieprojecten.

5.1 Grootste opgaven

Integrale Mobiliteitsvisie
Sinds de invoering van het Verkeerscirculatieplan in 1977 kent Groningen een lange traditie van vooruitstrevend mobiliteitsbeleid. Onder meer met ons fiets- en P+R-beleid lopen we vooruit op veel andere gemeenten. Toch zijn er op dit moment meerdere aanleidingen om ons mobiliteitsbeleid te actualiseren. In de afgelopen periode is dat bijvoorbeeld gebleken op enkele grote thema's. Daarom willen we in 2020 een Integrale Mobiliteitsvisie opstellen waarin we de belangrijkste keuzerichtingen beschrijven op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid en de onderlinge samenhang daarvan. Bij het opstellen van deze visie werken wij volgens de uitgangspunten van de Sustainable Urban Mobility Planning, ofwel SUMP, zoals de Europese Commissie die ondersteunt. SUMP biedt een handvat om systematisch alle aspecten binnen de Integrale Mobiliteitsvisie mee te nemen. En een plan dat SUMP-proof is, vergroot bovendien onze kansen om aan te haken bij (toekomstige) Europese projecten en financiële fondsen.

Het opstellen van een nieuwe Integrale Mobiliteitsvisie betekent overigens niet dat we alle thema's binnen mobiliteit helemaal opnieuw tegen het licht gaan houden. Zo sluiten onze Fietsstrategie Groningen 2015-2025 (uit 2015), het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022 (uit 2019) en de parkeervisie Ruimte voor de Straat (uit 2018) prima aan op de uitdagingen waar we nu voor staan. Hetzelfde geldt voor onze blijvende inzet op de verbetering van onze P+R terreinen. Dit staand beleid plaatsen wij in samenhang met de beleidsthema's die zich de komende periode uitkristalliseren en vervlechten we uiteindelijk tot een Integrale Mobiliteitsvisie.

De toekomstige verkeerscirculatie, in samenhang met de nieuwe bruggen over het Van Starkenborghkanaal, en de verdere toekomst van het openbaar vervoer vormen cruciale bouwstenen voor de Integrale Mobiliteitsvisie. Die brengen wij in samenhang met elkaar en met alle andere thema's binnen mobiliteit, leefbaarheid, duurzaamheid en onze stedelijke en economische opgaven. Een andere bouwsteen is hoe wij komen tot een emissievrije binnenstad. Ons streven is dat de Integrale Mobiliteitsvisie principekeuzes vastlegt waaraan uitvoeringsprogramma's worden gekoppeld en waarop wij gaan lobbyen richting het Rijk, voor bijvoorbeeld de hoofdinfrastructuur zoals de Westelijke Ringweg, snelle openbaar vervoerbindingen met de Randstad en Duitsland, en dergelijke.

In 2018 heeft de raad een krediet van 1 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het verkeersveiliger maken van de kruispunten Eikenlaan-Kastanjelaan en Eikenlaan-Elzenlaan. Om te voorkomen dat we maatregelen nemen die na vaststelling van de Integrale Mobiliteitsvisie niet nodig blijken te zijn, stellen we voor om dit project vooralsnog te temporiseren in afwachting van de uitkomsten van onze Integrale Mobiliteitsvisie.

Aanpak Ring Zuid
Het grootste project binnen het programma Verkeer en Vervoer is de Aanpak Ring Zuid. Met dit project verbeteren we de stedelijke, regionale en (inter)nationale bereikbaarheid aanzienlijk en leggen we de basis voor de toekomst. Het plan zorgt ervoor dat het verkeer vlotter doorstroomt en dat alle bestemmingen beter bereikbaar worden. Maar ook de verkeersveiligheid wordt een stuk beter. Bovendien wordt de weg beter ingepast in de omgeving waardoor de leefbaarheid van het gebied rond de Zuidelijke Ringweg aanzienlijk verbetert.

De werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg zijn inmiddels in volle gang en zichtbaar voor iedereen. Aanpak Ring Zuid bestaat uit diverse deelprojecten die de komende jaren worden uitgevoerd. Eén daarvan is de realisatie van de Helperzoomtunnel tussen de Helperzoom en de Duinkerkenstraat. Met deze tunnel onder het spoor door verbeteren we de lokale bereikbaarheid van de zuidelijke wijken, maar ook de spoorveiligheid. De tunnel maakt bovendien een verdere groei van het aantal treindiensten mogelijk. Naar verwachting gaat de Helperzoomtunnel in 2020 open voor het verkeer. Na openstelling van de Helperzoomtunnel gaat de bestaande spoorwegovergang bij de Esperantostraat dicht. Op deze locatie komt een fiets- en voetgangerstunnel die de parkdelen van het toekomstige Zuiderplantsoen aan weerszijden met elkaar verbindt. Fietsers kunnen via de tunnel bovendien van de Oosterpoort naar de Herewegbuurt. Medio 2020 start ook de aanleg van de Merwedetunnel, de nieuwe fietstunnel tussen de Rivierenbuurt en zwembadcomplex De Papiermolen/Helpman.

Tijdens de realisatie van Aanpak Ring Zuid hebben we te maken met extra hinder op de weg. Gezien de impact ervan op de verkeersstructuur en de omvang en complexiteit van dit project blijft een goede uitvoering ook de komende jaren de hoogste prioriteit hebben. Het gaat daarbij niet alleen om werkzaamheden binnen het plangebied zelf, maar juist ook om de aansluiting op de rest van het gemeentelijke netwerk. Om de hinder te beperken is Groningen Bereikbaar opgericht. Samen met collega-overheden en tientallen partners uit het bedrijfsleven en het onderwijs werkt Groningen Bereikbaar aan het beschikbaar maken van (reis)alternatieven, communiceert ze over de diverse (deel)projecten en probeert ze grip te houden op de totale uitvoeringsplanning van projecten.

Groningen Spoorzone
Met het project Groningen Spoorzone willen we de bereikbaarheid van Groningen per spoor sterk verbeteren. Het Hoofdstation is het belangrijkste en grootste openbaar vervoerknooppunt van Noord-Nederland. Met extra treinen, treinen die door kunnen rijden bij het Hoofdstation en een verbetering van de overstapmogelijkheden tussen regionale en landelijke treinen en andere modaliteiten als bus en fiets, realiseren we veel (tijd)winst voor de reizigers. De aanleg van een bustunnel, het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde en een rechtstreekse ontsluiting van het nieuwe busstation vanaf het Emmaviaduct moet de Stationsweg ontlasten. Dit biedt enorme kansen voor herinrichting van het voorplein en het verbeteren van de loopstromen naar de binnenstad. Het internationale busstation komt overigens aan de voorzijde van het Hoofdstation.

In 2020 vindt besluitvorming plaats over de zogenaamde insnijding van het Emmaviaduct. Hierbij worden nieuwe op- en afritten in het midden van het viaduct gemaakt, zodat bussen van en naar het zuiden een directe toegang tot Stationsgebied Zuid krijgen. In de begroting zijn voor deze insnijding

van het Emmaviaduct middelen gereserveerd, maar mogelijk onvoldoende. Overigens gaan we ook op zoek naar een financiële bijdrage van het Rijk.

In het stationsgebied krijgt de fiets de komende jaren een nog prominentere plek. Onderdeel van Groningen Spoorzone is namelijk ook de aanleg van een spoorkruisende fietstunnel. Hiermee verfijnen we het bestaande fietsnetwerk met een extra schakel en ontsluiten we het toekomstige Stationsgebied Zuid rechtstreeks met de binnenstad. Ook de stallingscapaciteit in het stationsgebied breiden we fors uit, namelijk van 10.000 naar 16.000 plekken. Hiervoor leggen we aan de zuidzijde van het Hoofdstation een nieuwe ondergrondse fietsenstalling met 6.500 plaatsen aan. En ook op de west- en oostflank van het station komen in totaal 3.000 nieuwe stallingsplaatsen. Op de langere termijn houden we zelfs rekening met een verdere groei naar 17.500 stallingsplaatsen.

Doordat het opstelterrein voor treinen naar Haren verhuist, ontstaat aan de zuidzijde van het station ook ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Het Stationsgebied Zuid groeit de komende jaren uit tot een autoluwe toplocatie in de regio met functies als wonen, werken en verblijven. Voor dit nieuwe gebied is veel aandacht voor duurzaamheid, bijvoorbeeld in de vorm van een bodemenergieplan met warmte-koude opslag. En ook groen krijgt een belangrijke plek.

Inmiddels zijn de werkzaamheden in het kader van Groningen Spoorzone in volle gang. Er wordt hard gewerkt aan realisatie van het nieuwe opstelterrein in Haren, het PostNL-gebouw is gesloopt en station Europapark krijgt momenteel een derde perron en vierde spoor. Daarnaast wordt ter hoogte van het volkstuinencomplex Tuinwijck een keervoorziening aangelegd, zodat de trein uit Leeuwarden hier in de toekomst kan keren. Zowel het nieuwe opstelterrein in Haren als de werkzaamheden rond station Europapark worden medio 2020 afgerond. Vervolgens starten de werkzaamheden bij het Hoofdstation. De huidige planning gaat ervan uit dat de verbouw van het Hoofdstation in 2023 kan worden afgerond en dat de verplaatsing van het nieuwe busstation dan een feit zal zijn.

5.2 Deelprogramma's

Het programma Verkeer en Vervoer bestaat uit een zestal inhoudelijke deelprogramma's, namelijk:

1. <u>Fiets</u>
   De fiets heeft, met bijna de helft van alle verplaatsingen, verreweg het grootste aandeel in de mobiliteit van de gemeente Groningen. Door sterk te blijven inzetten op uitbreiding en verbetering van bestaande fietsinfrastructuur, de aanleg van extra fietsenstallingen en beïnvloeding van het gedrag van fietsers, werken we aan een duurzaam gebruik van onze gemeente. Bovendien versterken we hiermee ons vestigingsklimaat en verbeteren we de bereikbaarheid, veiligheid en gezondheid van onze inwoners.
2. <u>Openbaar vervoer</u>
   Het openbaar vervoer is als vervoermiddel en alternatief voor de auto belangrijk voor de ontwikkeling van Groningen. We investeren fors in de aantrekkelijkheid van het regionale en lokale openbaar vervoer met een schaalsprong in kwaliteit. Dat doen we met verbeteringen aan het spoor en van het HOV-bussysteem. De beschikbaarheid en betaalbaarheid van de bus in onze gemeente blijven we daarbij nadrukkelijk bewaken.
3. <u>Auto</u>
   Vanuit de dunbevolkte regio is en blijft de auto een essentieel vervoermiddel voor het sociaal en economisch functioneren van onze gemeente. Daarom pakken we grote knelpunten in het wegennet aan. Op die manier verbeteren we de bereikbaarheid voor langere tijd – voor zowel personen als goederen – en verhogen we de kwaliteit van de leefomgeving.
4. <u>Parkeren</u>
   Met voldoende en vindbare parkeervoorzieningen in de (binnen)stad en dorpen, en langs de stadsrand (P+R terreinen) faciliteren we inwoners, bezoekers en gebruikers van onze gemeente

op een bedrijfseconomisch verantwoorde wijze. Daarnaast breiden we het betaald parkeren fors uit, zodat we extra leefkwaliteit in buurten en wijken toevoegen.

5. Verkeersveiligheid
   Het aanpakken van verkeersonveilige locaties binnen onze gemeente heeft hoge prioriteit. We proberen daarbij zoveel mogelijk knelpunten op te pakken binnen lopende projecten of beheer- en gebiedsprogramma's. In het ontwerp van nieuwe infrastructuur borgen we verkeersveiligheid bovendien zoveel mogelijk aan de voorkant. Daarnaast blijven we ons richten op verkeerseducatie op bijvoorbeeld scholen.
6. Overig
   Modaliteit- of thema-overstijgende opgaven en budgetten hebben we ondergebracht in het deelprogramma Overig. Het gaat dan bijvoorbeeld om onze inzet en activiteiten op het gebied van elektrische oplaadinfrastructuur, een emissieloze binnenstad, deel(auto)mobiliteit, stedelijke logistiek, intelligente verkeerslichten en monitoring en prognoses.

Fiets
In september 2019 is het nieuwe Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022 vastgesteld. Daarmee is nogmaals bevestigd dat we ons blijven inzetten op de fiets – naast de voetganger – als meest duurzame vervoermiddel binnen het programma Verkeer en Vervoer. In het uitvoeringsprogramma zijn ruim veertig grotere en kleinere projecten en activiteiten opgenomen, onderverdeeld in drie categorieën, namelijk:

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

Comfort en gedrag
Het comfort van het hoofdfietsnetwerk heeft nog niet overal de gewenste kwaliteit. Zeker niet als we vooruitkijken naar ontwikkelingen zoals de e-bike en speed pedelec. We willen ons fietsnetwerk daarom verder verbeteren en meer aandacht besteden aan comfort en gedrag. Bij nieuwe situaties, maar zeer zeker ook in bestaande situaties. In sommige gevallen geven we fietsers meer prioriteit, terwijl we in andere gevallen juist zoeken naar aantrekkelijke alternatieven. Door alternatieven te bieden, kunnen we de grote aantallen fietsers beter verdelen over het beschikbare fietsnetwerk. Daarmee lossen we knelpunten op en maken we het fietsen zelf nog aantrekkelijker. Een goed voorbeeld hiervan zijn de Slimme Routes naar Zernike en de ruime en comfortabele Doorfietsroutes tussen de stad en de omliggende dorpen. In de komende jaren gaan we voortvarend aan de slag met het beter herkenbaar maken van deze routes. Dat doen we met speciale borden en markering, maar ook door het weer op orde brengen van de reguliere fietsbewegwijzering.

Tegelijkertijd zien we ook dat snorfietsen op steeds meer (drukke) fietspaden overlast geven. Daarom onderzoeken we of we deze categorie op fietspaden kunnen weren. Hier tegenover staat dat we in bepaalde situaties speed pedelecs juist willen toestaan op fietspaden. Zo zijn speed pedelecs op een aantal regionale Doorfietsroutes, zoals die naar Ten Boer en Haren, niet toegestaan. En daarnaast voelen gebruikers van een speed pedelec zich op een aantal wegen in onze gemeente, met name op bedrijventerreinen vanwege het zware vrachtverkeer, onveilig in het verkeer. Uiteraard houden we de landelijke wetgeving rond de snorfiets en de speed pedelec en de ontwikkelingen hieromtrent nauwlettend in de gaten.

Ontbrekende schakels en knelpunten
Goede fietsverbindingen tussen de woon- en werkgebieden, openbaar vervoer knooppunten en de regio zijn essentieel. Hoewel we over een uitgebreid hoofdfietsnetwerk beschikken, ontbreken op diverse plaatsen nog fietsverbindingen of schakels. Een aantal hiervan willen we de komende jaren realiseren. Uiteraard stemmen we deze plannen zorgvuldig af op de omgeving. Dat doen we samen met omwonenden en belanghebbenden.

Gezamenlijk met de provincies Groningen en Drenthe werken we voortvarend verder aan de nieuwe Doorfietsroutes naar Winsum (langs het spoor), Leek (parallel aan de A7) en Assen (langs het Noord Willemskanaal). Daarbij hebben en houden we nadrukkelijk aandacht voor de aanlanding van deze fietsroutes in onze gemeente. Zo trekken we de Doorfietsroute Groningen-Winsum via een nieuw viaduct over de Noordelijke Ringweg langs het spoor door richting de Eikenlaan. En voor een goede aanlanding van de Doorfietsroute Groningen-Leek verbeteren we het bestaande viaduct over de A7 ter hoogte van de Roderwolderdijk.

In de Aanpak Oosterhamrikzone onderzoeken we de wijze waarop we een fietsvriendelijke Korreweg kunnen realiseren, in samenhang met een mogelijke toekomstige auto- én fietsverbinding langs het Oosterhamrikkanaal. In 2021 verwachten we hiervoor een voorkeursvariant gereed te hebben.

De fiets- en voetgangersbruggen over het Eemskanaal en tussen de Oosterkade en de Winschoterkade maken zowel onderdeel uit van het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022 als van de visie Eemskanaalzone. De vormgeving van de loop- en fietsroute tussen Sontplein/IKEA en de binnenstad en de Doorfietsroutes naar Ten Boer en Meerstad zijn mede afhankelijk van deze bruggen. De financiering van de fiets- en voetgangersbrug over het Eemskanaal wordt gedekt vanuit de grondexploitatie Eemskanaalzone. Voor de fiets- en voetgangersbrug tussen de Oosterkade en de Winschoterkade is op dit moment geen geld gereserveerd.

We verwachten in 2020 een aantal nieuwe fietspaden te kunnen aanleggen dan wel te verbeteren. Eén daarvan is de aanleg van een nieuw fietspad langs de Noordelijke Ringweg tussen Park Selwerd en de Iepenlaan. Het is een nieuwe Slimme Route tussen de oostelijke stadswijken en Zernike Campus die de Eikenlaan kan ontlasten. Fietspad De Verbetering tussen de Johan van Zwedenlaan en de Zuiderweg in Hoogkerk, dat ten gevolge van de verplaatsing van tennisvelden deels moest wijken, willen we verbeteren. Voor een aantal andere fietsvoorzieningen geldt dat we een begin kunnen maken met de planvorming. Het gaat dan om de volgende ontbrekende schakels:

- Fietsbrug Borgsloot
- Fietsstraat Helperzoom Noord
- Fietsstraat Rummerinkhof (Brinkschool)

Fietsparkeren op maat

De sterke groei van het fietsverkeer heeft geleid tot grote aantallen gestalde fietsen in de openbare ruimte. Met name in de binnenstad, in de schilwijken en bij de stations. De komende periode zetten we in op het terugwinnen van de openbare ruimte. Daarom investeren we in nieuwe en uitbreiding van bestaande fietsenstallingen. In de binnenstad richten we ons daarbij vooral op het voormalige V&D-pand aan de noordzijde van de Grote Markt. De kelder van dit pand willen we inrichten als een fietsenstalling. De ligging aan één van de belangrijkste en drukste fietsroutes van de binnenstad, de Oude Ebbingestraat, en de Grote Markt zorgen voor een ideale locatie. Naar verwachting kunnen in deze stalling zo'n 1.500 fietsen gestald worden. Zowel de aankoop en inrichting van de fietsenstalling als de jaarlijkse exploitatie ervan worden onderdeel van het Parkeerbedrijf. Dit heeft een structurele vermindering van het resultaat van de totale parkeerexploitatie tot gevolg. We verwachten dat dit een bedrag van 0,5 tot 0,7 miljoen euro per jaar is. De raad moet hier overigens nog een besluit over nemen.

Behalve het nemen van fysieke maatregelen zoals investeringen in nieuwe fietsenstallingen, blijven we ons vanuit het programma Leefkwaliteit ook inzetten op gedragsverandering van de fietser zelf. Dat doen we met fietsstewards in het kernwinkelgebied, maar ook met de handhaving op foutgestalde fietsen rond de Nieuwe Markt.

Het belang van de fiets in de ketenmobiliteit neemt toe. Daarom breiden we de fietsenstallingen en fietskluizen op P+R terreinen Meerstad en Haren uit. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid om

het aantal verhuurlocaties voor OV fiets verder uit te breiden. En onderzoeken we of deelfietsen een aanvulling kunnen vormen op het traditionele vervoerssysteem. In dit onderzoek kijken we naar kansrijke locaties en de hiervoor benodigde investeringen.

Om te voorkomen dat de stallingsbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen of herontwikkelingen op de openbare ruimte wordt afgewenteld, wordt het voor niet-woonfuncties verplicht om voldoende en goede stallingsvoorzieningen op eigen terrein te realiseren. Dit nemen we op in onze parkeernormen voor auto en fiets. Bovendien blijven we vanuit de programma's Wonen, Leefkwaliteit en Verkeer en Vervoer jaarlijks geld beschikbaar stellen voor het plaatsen van fietsklemmen in de oude wijken.

Openbaar Vervoer
Naast lopen en fietsen is ons voorkeursbeleid waar mogelijk gericht op collectief vervoer boven individueel gemotoriseerd vervoer. Goed openbaar vervoer is namelijk een ruimte-efficiënte mobiliteitsvorm die een positieve bijdrage levert aan onze beleidsdoelen zoals een leefbare en bereikbare gemeente. De functie van het openbaar vervoer is onder te verdelen in de rol in het Daily Urban System – dagelijks of incidenteel naar onze gemeente en weer terug – en de mobiliteit van onze eigen inwoners. Daarbij heeft het openbaar vervoer bovendien een maatschappelijke functie voor een deel van de reizigers, die geen beschikking hebben over een eigen auto of minder mobiel zijn.

We hebben als ambitie de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verder te vergroten en de forse groei van de afgelopen jaren te blijven faciliteren. Tegelijkertijd moet het openbaar vervoersysteem ook betaalbaar blijven, want de betaalbaarheid van het openbaar vervoer staat constant onder druk. Het openbaar vervoer moet dus efficiënter en slimmer. Dat vraagt gedurfde keuzes en slimme investeringen. In 2020 herformuleren we onze visie op het openbaar vervoer in Groningen. Daarin bepalen we ook onze gemeentelijke positie. Onze visie op het openbaar vervoer is overigens onderdeel van de onze Integrale Mobiliteitsvisie.

Voor het openbaar vervoer hanteren we de volgende hoofdprincipes:
- Openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen bekijken we in samenhang
- Hubs bieden de reiziger aantrekkelijke en laagdrempelige toegang tot het openbaar vervoer
- Openbaar vervoer op maat geeft mobiliteitsvrijheid aan iedere reiziger
- Een reizigersvriendelijk en kostenefficiënt openbaar vervoernetwerk waarbij we de bestaande openbaar vervoerinfrastructuur maximaal benutten

Deze hoofdprincipes leiden ertoe dat we ons willen inzetten op het beter benutten van bestaand spoor of aan bestaand spoor slimme toevoegingen willen doen. Daar waar spoor ontbreekt, willen we het Q-linkproduct verder verbeteren. En we denken dat het openbaar busvervoer in de toekomst minder diep de wijk, de buurt of het dorp in gaat. Het feit dat het openbaar vervoer een maatschappelijk bindmiddel is, verliezen we daarbij natuurlijk niet uit het oog. Een slimmere en betere koppeling tussen het hoogwaardige openbaar vervoer en de wijken, buurten en dorpen op wijk- en buurthubs is daarvoor randvoorwaardelijk.

Verbeteren bestaande en nieuwe treinverbindingen
Het is onze ambitie om de treinreistijd tussen Groningen en de Randstad met minimaal een halfuur te verkorten, uiterlijk in 2030. Dit kan door treinen sneller te laten rijden over bestaand spoor. Hiervoor hebben we een quick scan afgerond en een testrit uitgevoerd tussen Groningen en Den Haag. Maar het kan ook door de aanleg van nieuw spoor. In november 2019 hebben we met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken om ook de Lelylijn als serieus alternatief te gaan onderzoeken. Behalve een reistijdverkorting zetten we ook in op meer treinen per uur tussen Groningen en Zwolle. Meer treinen én een kortere reistijd zorgen voor een kwalitatief beter product.

Ook de spoorverbinding tussen Groningen, Bremen en Hamburg willen we verbeteren. De Europese Commissie heeft inmiddels 12,7 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de spoorverbinding tussen Groningen en Bremen, de Wunderline. In 2024 moet de eerste fase gerealiseerd zijn, namelijk een semi-sneltrein van Groningen naar Leer.

Extra Sneltrein Groningen Leeuwarden (ESGL)
In samenwerking met verschillende partijen voert ProRail momenteel een verbetering en gedeeltelijke verdubbeling uit van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden. Daardoor rijdt er met ingang van de dienstregeling 2021 een extra sneltrein tussen beide provinciehoofdsteden. Onderdeel van dit project is onder meer de realisatie van de Paterswoldsewegtunnel en een verdubbeling van het spoor tussen Hoogkerk en Zuidhorn.

Regionale treinconcessie 2020-2035
In juli 2017 is het regionaal spoorvervoer voor de periode 2020-2035 gegund aan Arriva. In deze concessie is onder andere opgenomen dat er extra sneltreinen gaan rijden tussen Groningen en Leeuwarden en Groningen en Winschoten. En zodra het project Groningen Spoorzone is afgerond zullen ook de doorkoppelingen Leeuwarden-Groningen-Groningen Europapark, Eemshaven-Groningen-Leer en Delfzijl-Groningen-Veendam worden uitgevoerd. Gelijktijdig met deze doorkoppelingen komen extra treinen en daarmee extra zitplaatsen beschikbaar.

Hoogwaardig openbaar busvervoer
In 2014 zijn we gestart met de introductie van de Q-links. Vier hoogwaardige buslijnen verbinden de regio en de P+R terreinen met de werklocaties en de wijken, buurten en dorpen in de gemeente Groningen. De aanleg van een nieuw openbaar vervoerknooppunt UMCG-Noord en de aanpassingen aan het bestaande openbaar vervoerknooppunt UMCG-Zuid zijn onderdeel van dit project. Eind 2020 verwachten we dit project te kunnen afronden.

Binnenstad
Met onze vastgestelde binnenstadsvisie ‘Bestemming Binnenstad’ en de bijbehorende ‘Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen’ beogen we de binnenstad klaar te maken voor de toekomst. Het aaneengesloten voetgangersgebied wordt uitgebreid waardoor de voetganger meer ruimte krijgt. Deze ruimte ontstaat door de huidige busroutes te verleggen naar de randen van het centrum. De nieuwe westelijke busroute via de Westerhaven is in 2017 in gebruik genomen. Voor het verleggen van de busroute van de Grote Markt naar de Diepenring zijn grotere ingrepen nodig, waaronder de aanleg van de nieuwe Kattenbrug in het verlengde van het Gedempte Kattendiep. De ontwerpfase van deze brug is in volle gang; de ingebruikname wordt verwacht eind 2021.

De nieuwe oostelijke busroute via de Diepenring heeft ook gevolgen voor de bushaltes. Zo zal de bushalte op het Gedempte Zuiderdiep bijvoorbeeld veel drukker worden. We verkennen hoe we de capaciteit van de bushalte, zowel voor de reiziger als voor de bus, kunnen uitbreiden. Maar ook hoe we tegelijkertijd de toegankelijkheid en de kwaliteit ervan kunnen vergroten.

Opwaarderen openbaar vervoervoorzieningen
Op verschillende plaatsen in Groningen verbeteren we de komende jaren de bestaande voorzieningen voor het openbaar vervoer. Zo worden bijvoorbeeld de bushaltes bij busstation Zernike Noord en Zernikeplein opgewaardeerd en worden de bushaltes Zuiderdiep West en Emmaplein beter toegankelijk gemaakt voor reizigers met een visuele of fysieke beperking. Ten slotte voeren we een aantal optimalisaties voor de bus uit, zodat vertragingen worden beperkt. Daarbij kijken we specifiek naar de Verlengde Hereweg, de Zonnelaan/Pleiadenlaan en de omgeving van de Abel Tasmanbrug.

Auto
Ondanks dat we vooral inzetten op voetganger, de fiets en het collectief openbaar vervoer blijft de auto in alle toekomstscenario's nog lange tijd dominant aanwezig. Een stevige basisinfrastructuur is daarvoor noodzakelijk, want het autoverkeer hoort niet in de binnenstad en niet in en door de wijken en dorpen. Het basissysteem bestaat uit goed functionerende ringwegen met directe inprikkers naar de binnenstad, de parkeergarages, de werklocaties, de voorzieningen en de wijken en dorpen.

Zonder ingrijpen neemt het ruimtebeslag van het autoverkeer naar verwachting toe met circa 13% in 2030. Daarnaast zijn er de bijkomende negatieve effecten op geluidsbelasting, luchtkwaliteit, trillingen, verkeersveiligheid en barrièrewerking. Dit staat haaks op de leidende principes uit het coalitieakkoord, namelijk een uitstekende leefkwaliteit en het herwinnen van de openbare ruimte. In 2020 stellen we daarom een Integrale Mobiliteitsvisie op waarin we de belangrijkste keuzerichtingen beschrijven op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid en de onderlinge samenhang daarvan.

Westelijke Ringweg
Als de Zuidelijke Ringweg voltooid is, zal ook de Westelijke Ringweg op de schop gaan. Het gaat dan om het meest noordelijke gedeelte ervan, vanaf de afrit Kostverloren tot aan het Reitdiepplein. Om ervoor te zorgen dat ook dit gedeelte van de ringweg klaar is voor grotere verkeersstromen in de toekomst, is een aantal maatregelen nodig. De weg wordt ongelijkvloers en de verkeerslichten verdwijnen. Dit zorgt namelijk voor een betere doorstroming van het verkeer en een verbetering van de verkeersveiligheid. Deze verbeteringen vormen het sluitstuk van de afspraak uit de jaren 1990 tussen gemeente en provincie Groningen om de gehele ringweg ongelijkvloers te maken. We gaan uit van een opwaardering van de Westelijke Ringweg op de huidige locatie, ingepast in de omgeving en met toegevoegde waarde voor de omliggende wijken.

Het is nadrukkelijk onze ambitie om meer samenhang en verblijfskwaliteit te brengen in het gebied rondom de Westelijke Ringweg. Zo willen we Vinkhuizen beter verbinden met de binnenstad en Paddepoel. Maar we willen ook de verblijfs- en gebruikskwaliteit rondom de ringweg verbeteren, de barrièrewerking van de weg zelf verminderen en de Friesestraatweg en het Reitdiep meer als dragers inzetten.

Samen met de provincie Groningen hebben we de afgelopen jaren gewerkt aan de voorverkenning voor de Westelijke Ringweg. Deze voorverkenning moet uiteindelijk leiden tot financiële, ruimtelijke en verkeerskundige kaders voor het ongelijkvloers maken ervan. Inmiddels is duidelijk geworden dat de investeringsopgave groter is dan eerder verwacht. Met de provincie Groningen hebben we geconcludeerd dat we vooralsnog afzien van het bijstellen van onze ambities, maar dat we zoeken naar faserings- en financiële mogelijkheden. In 2020 ronden we de voorverkenning voor de Westelijke Ringweg af en starten we een planstudie. Deze behelst een nadere uitwerking van alternatieven en varianten. Verder onderzoek van de faseringsmogelijkheden is hier onderdeel van.

Westflank-studie
Aan de westkant van Groningen gaat de komende jaren veel gebeuren. Zo wordt hier een deel van onze woningbouwopgave gerealiseerd in wijken als De Held III en Suikerfabriek en liggen er zoekgebieden voor wind- en zonne-energie. Deze ontwikkelingen hebben gevolgen voor de bereikbaarheid van het westelijke deel van onze gemeente. Naast geplande ontwikkelingen zoals de ombouw van de Westelijke Ringweg en de realisatie van station Suikerfabriek denken we ook na over de autostructuur in het gebied, het realiseren van nieuwe busroutes en de aanleg van ontbrekende schakels in ons (hoofd)fietsnetwerk. Aangezien deze onderwerpen niet los van elkaar staan en niet los staan van de gebiedsontwikkeling-en, pakken we ze integraal – verkeerskundig en stedenbouw-kundig – op in de Westflank-studie.

Groningen Bereikbaar
Sinds 2012 ligt de centrale regie over het bereikbaar houden van onze gemeente tijdens alle (weg)werkzaamheden, met name de uitvoering van grote projecten als Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone, in handen van Groningen Bereikbaar. Het is een samenwerkingsverband tussen gemeente Groningen, Rijk, Regio Groningen-Assen, de provincies Groningen en Drenthe en ProRail. Het bedrijfsleven is betrokken via een adviescommissie. Doel van de samenwerking is het waarborgen van de bereikbaarheid van Groningen door regie te voeren op de planning van werkzaamheden, het verzorgen van een goede communicatie en een gecoördineerde inzet van mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement.

Groningen Bereikbaar voert continu toetsen uit op de effecten van de uitvoeringsfasering van de verschillende projecten waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met andere gelijktijdige uitvoeringsprojecten. Deze analyses geven inzicht in noodzakelijke aanpassingen op het wegennet, bijvoorbeeld in de verkeerslichten, ten gevolge van stremmingen en omleidingen. Vooral rondom de Stationsweg/Eeldersingel en in delen van Groningen Zuid ontstaan vertragingen die we, met het oog op de dienstuitvoering van het openbaar vervoer, zo goed mogelijk proberen te beheersen. Door de effecten goed te monitoren, worden processen continu geoptimaliseerd.

Daarnaast probeert Groningen Bereikbaar automobilisten te bewegen andere keuzes te maken in hun reisgedrag. Door te sturen op slimmer reizen (fiets en openbaar vervoer in plaats van auto) en slimmer werken (thuis of op een andere locatie) worden de verkeersintensiteiten op de kwetsbare weggedeelten verminderd. Groningen Bereikbaar maakt afspraken over mobiliteitsarrangementen met bedrijven, werknemers, vervoerders en onderwijsinstellingen. Het beloningsprogramma Gafilevrij, dat in 2019 werd uitgerold, wordt in 2020 voortgezet en richt zich op spitsmijdingen. Ook Groningen Bereikbaar zet zich in 2020 in op een integraal maatregelenpakket om Slimme en Duurzame Mobiliteit in en rondom Groningen te bevorderen.

Autoverbinding Oosterhamrikzone
Investeringen in onze infrastructuur zijn gericht op het verminderen van het aantal autobewegingen binnen de ring. Zo kunnen we de luchtkwaliteit en de leefbaarheid fors verbeteren. We onderzoeken manieren waarop we mensen kunnen overhalen om een andere keuze voor hun vervoer te maken: lopen, fiets, e-bike, speed pedelec, elektrische deelauto. In dat licht zoeken we ook naar alternatieven voor de autoverbinding door de Oosterhamrikzone. Deze verbinding komt pas in beeld als alternatieven niet voldoen en alleen dan als de negatieve effecten van een autoverbinding in de omgeving substantieel worden opgevangen. De leefkwaliteit staat voorop en om deze zo goed mogelijk te borgen, betrekken we belanghebbenden hierbij. We gaan verder met de planvorming van zowel de Oosterhamrikzone als de alternatieven, zodat we in 2021 een afgewogen besluit kunnen nemen.

Vervanging bruggen Van Starkenborghkanaal
In 2018 hebben we in het Bestuurlijk Overleg-Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) een overkoepelende afspraak gemaakt over de vervanging van drie bruggen in het Van Starkenborghkanaal, als onderdeel van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD). Binnen dit programma is 45 miljoen euro beschikbaar voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug, de busbaanbrug en de Paddepoelsterbrug.

Rijkswaterstaat, die de regie voert over de vervanging van de Gerrit Krolbrug, heeft aangegeven het vastgestelde bestuurlijke voorkeursalternatief te herijken en te toetsen aan de vereiste systematiek van de MIRT. Daarvoor is het nodig om het voorkeursalternatief te toetsen aan nieuwe varianten in een nieuwe variantenstudie. De variantenstudie vindt plaats begin 2020; eind 2020 vindt besluitvorming over het ontwerp plaats. Voor ons als gemeente is vooral de functie en borging van de brug in de stedelijke en regionale context van belang. De veiligheid en toegankelijkheid van de

brug en omliggend gebied staan voorop. En we letten goed op de ruimtelijke kwaliteit en inpassing in de omgeving. Bovendien hangt de vervanging van de Gerrit Krolbrug nauw samen met de uitwerking van de fietsstraat Korreweg. Het is vanzelfsprekend dat de belangen van omwonenden en gebruikers goed geborgd worden door middel van actieve participatie.

De busbaanbrug over het Van Starkenborghkanaal voldoet niet aan de functionele eisen van een vaarwegklasse Va. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) is de brug als infrastructureel knelpunt benoemd gelet op verslechtering van de (HOV)-bereikbaarheid. In de toekomst zal de busbaanbrug vanwege de hogere scheepslading vaker geopend moeten worden. Iedere brugopening ontwricht het HOV-systeem en zorgt voor onaanvaardbare vertragingen, een lagere betrouwbaarheid en exploitatieverliezen van het openbaar vervoer. Ook zal deze route voor hulpverleningsdiensten, onder meer van en naar het UMCG, minder betrouwbaar zijn als aanrijroute. Met de minister hebben we afgesproken dat wij als gemeente het initiatief opstellen voor een plan van aanpak voor het regionaal MIRT-onderzoek naar vervanging van de busbaanbrug. Dit vooronderzoek leveren we in 2020 op. Na afronding ervan en op basis van de uitkomsten kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat vervolgens Rijkswaterstaat opdracht geven tot het opstellen van een startbeslissing voor de MIRT-verkenning, de uitwerking en de beoordeling van de varianten. In 2022 start de MIRT-verkenning, gevolgd door de planuitwerking. Een uiteindelijk realisatiebesluit verwachten we niet eerder dan in 2026.

Het afgelopen jaar stond het herstel van de Paddepoelsterbrug, die in september 2018 door een schip werd aangevaren, hoog op de (politieke) agenda. Rijkswaterstaat zal samen met de betrokken gemeenten Groningen, Het Hogeland en Westerkwartier in 2020 een variantenstudie uitvoeren voor deze brug. Daarbij worden drie varianten onderzocht: geen brug, een beweegbare fietsbrug en een vaste fietsbrug. Het plan van aanpak hiervoor is in het BO-MIRT van november 2019 vastgesteld.

Bereikbaarheid Martini Ziekenhuis en omgeving
De bereikbaarheid van het Martini Ziekenhuis en de directe omgeving, één van onze belangrijkste economische trekkers, staat onder druk. Hoewel we de afgelopen tijd al diverse maatregelen hebben genomen om de doorstroming op de wegen rond het ziekenhuis te verbeteren, zijn we er daarmee nog niet. Bovendien zien we dat het Martini Ziekenhuis een forse groei doormaakt net zoals het gebied rond het ziekenhuis. In 2020 willen we onderzoeken welke verkeersmaatregelen er nodig zijn om deze groei te kunnen faciliteren.

Parkeren
Ons parkeerbeleid wordt ondersteund door het Parkeerbedrijf en draagt bij aan een bereikbare, duurzame en aantrekkelijke gemeente. We willen bereikbaar en gastvrij blijven voor mensen die met de auto naar onze gemeente komen. Om een aantrekkelijke en economisch vitale gemeente te zijn en te blijven is het belangrijk te voorzien in de noodzakelijke parkeerbehoefte. Die behoefte wegen we echter wel altijd af tegen andere gerechtvaardigde claims op de openbare ruimte. Zo vinden we dat de geparkeerde auto niet ten koste mag gaan van de leefomgeving. De openbare ruimte is namelijk van iedereen en is niet primair bestemd voor het parkeren van een auto. En als iemand zijn of haar auto wél in die openbare ruimte wil parkeren, hoeft dat niet vanzelfsprekend voor de deur te zijn en/of gratis te zijn. Parkeren in Groningen was altijd gratis, behalve waar het betaald was. Inmiddels geldt dat parkeren in Groningen in principe betaald is, behalve waar het (nog) gratis is.

In de gemeente Groningen bieden we verschillende vormen van parkeren aan. Zo parkeren buurtbewoners in principe op eigen terrein. Eventueel kunnen we dit op straat faciliteren. Daar tegenover staat dan wel een vergoeding. In de binnenstad bieden we voor bewoners bovendien plekken aan in buurtstallingsgarages. Met de gemeenteraad hebben we afgesproken dat we die buurtstallingsgarages kostendekkend aanbieden. Langzaam groeien we daar naartoe.

Bezoekers aan onze gemeente parkeren op straat of in één van de parkeergarages. Om het gebruik van de parkeergarages te bevorderen, zorgen we dat de prijs voor het parkeren in een parkeergarage lager ligt dan voor het parkeren op straat. Het tarief voor een parkeerplaats op straat reflecteert zo in enige mate de waarde die we hechten aan onze openbare ruimte. Behalve naar onze parkeergarages verwijzen we bezoekers, forenzen en anderen ook naar onze P+R terreinen. Daar is parkeren voor de gebruiker gratis en kan voor het vervolg van de reis gebruik worden gemaakt van de fiets of het openbaar vervoer. De vijf P+R terreinen zijn, zoals alle gemeentelijke voorzieningen, schoon, heel en veilig.

Financieel
Vooralsnog realiseren we met het Parkeerbedrijf een positief resultaat op onze begroting. Dit resultaat voegen we toe aan de algemene middelen. Met het resterende deel bouwen we aan onze reserves. Dat is hard nodig. Hoewel de resultaten er langjarig goed uitzien, zijn de financiële risico's ook fors. Zo zijn de kosten hoog – kapitaallasten, maar bijvoorbeeld ook het beheer en onderhoud van fietsenstallingen en P+R terreinen – en voor een groot deel slechts beperkt te beïnvloeden. Bovendien zijn we voor de opbrengsten afhankelijk van economische ontwikkelingen. Wanneer het economisch slechter gaat, zien we dat vrijwel meteen terug in het gebruik van onze parkeergarages. En ten slotte spelen ook beleidsmatige keuzes een rol. Zo kost het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat in de binnenstad geld, terwijl we met deze parkeerplaatsen juist het meeste verdienen. Die teruglopende inkomsten moeten we blijven afwegen tegen het toevoegen van waarde aan onze openbare ruimte.

De exploitatie van parkeergarage Forum maakt vanaf 1 januari 2020 onderdeel uit van het Parkeerbedrijf. Die exploitatie is ambitieus: de parkeergarage moet meteen vanaf het begin een forse omzet genereren. Daarbij geldt dat (ook hier) de kapitaallasten beperkt beïnvloedbaar zijn en dat de kosten, bijvoorbeeld voor onderhoud, pas over enkele jaren goed duidelijk worden. Datzelfde geldt ook voor de exploitatie van de huidige fietsenstalling Nieuwe Markt en de toekomstige fietsenstalling Grote Markt (in het voormalige V&D-pand). Gelukkig hebben we de financiële risico's goed in beeld. Bij het bepalen van het risico voor parkeren houden we rekening met onzekerheden omtrent de opbrengsten in onze prognoses, bijvoorbeeld door tegenvallende bezettingsgraden.

Uitbreiding betaald parkeren
Onze nieuwe gemeentelijke Parkeervisie is in 2018 vastgesteld. De komende tijd geven we deze verder vorm en gaan we verder met de implementatie van de verschillende maatregelen die hierin zijn opgenomen. We blijven daarbij vooral inzetten op het toevoegen van extra leefkwaliteit in buurten en wijken door het gebied met betaald parkeren fors uit te breiden. In de openbare ruimte die we daarmee winnen, kunnen we andere functies zoals fietsen, wandelen, groen en spelen, een plek geven. Wanneer we in een klein(er) gebied betaald parkeren invoeren, weten we dat het parkeerprobleem zich verplaatst naar naastgelegen straten, daar waar parkeren (nog) gratis is. We noemen dat het waterbedeffect. Om dit te voorkomen voeren we in één keer in een groter deel van onze gemeente een parkeerregime in. Dat we een vergoeding mogen vragen voor het privé stallen van een auto in de openbare ruimte stelden we in de Parkeervisie al vast.

Met de uitbreiding van het betaald parkeren naar grote delen van de stad (exacte gebied nog nader te bepalen) genereren we naar verwachting extra opbrengsten. De wijze van uitvoering en de implicaties van de stadsbrede uitrol van betaald parkeren onderzoeken we nader. Een heroverweging van het creëren van draagvlak voor een regime van betaald parkeren lijkt noodzakelijk.

Ontwikkelingen
Een andere manier om verder invulling te geven aan onze gemeentelijke Parkeervisie zijn de nieuwe parkeernormen. Vroeger stelden we in die normen vast hoeveel autoparkeerplaatsen gerealiseerd

moeten worden bij een nieuwbouwproject. Nu stellen we vast hoeveel plekken er voor auto én fiets moeten komen bij nieuwbouw óf functiewijziging. Daartoe moeten niet alleen de normen worden herschreven, maar moeten ook het facetbestemmingsplan (Groningen) en de beheersverordeningen (Haren) worden aangepast.

Verder denken we opnieuw na over de manier waarop we met bezoekersvergunningen omgaan. Die vergunning geeft iedere bewoner nu recht op een groot aantal uren gratis parkeren voor zijn/haar bezoek. Hoewel we bezoek natuurlijk willen blijven faciliteren, doet het grote aantal uren gratis parkeren onvoldoende recht aan de waarde van de openbare ruimte. Daarnaast denken we ook na over manieren waarop we anders om kunnen gaan met de gehandicaptenparkeerkaart. Vanzelfsprekend komen we niet aan de rechten die bij deze kaart horen, maar de manier waarop we de kaart aanbieden en vervolgens op straat controleren kan moderner en klantvriendelijker. Ten slotte kan een deel van onze taakstelling in het kader van de hervormingen ook worden gerealiseerd door het verhogen van de kostendekkingsgraad van de buurtstallingen en de herziening van contracten met leveranciers. In combinatie met een reductie van de kosten door verdunning van de beschikbare betaalautomaten op straat kunnen extra opbrengsten worden gegenereerd.

In Haren en Ten Boer harmoniseren we de komende tijd het beleid van de oude gemeenten met dat van de oude gemeente Groningen. Qua regelgeving zijn daarin in 2019 overigens al stappen gezet door de parkeer- en parkeerbelastingverordening in combinatie met de Nadere Regels te harmoniseren. En in 2019 hebben we inhoudelijk ook al het gesprek over parkeren in Haren met de bewoners gevoerd. De uitkomsten hiervan moeten in 2020 leiden tot een parkeerplan voor Haren. Als eerste grote gemeente in Nederland willen we gaan werken aan dynamic pricing: een variabele prijs voor een parkeerplek in combinatie met moderne parkeergeleiding (sensoren + app). We onderzoeken de mogelijkheden en rollen één en ander eerst als pilot uit, bijvoorbeeld in de binnenstad.

Verkeersveiligheid
Na decennia van dalende verkeersongevalscijfers, stagneert landelijk het aantal verkeersdoden en neemt het aantal verkeersgewonden de laatste jaren zelfs toe. Omdat iedere verkeersdode of -gewonde er één te veel is, willen we deze negatieve trend een halt toe roepen. Met het huidige beleid slagen we er onvoldoende in te zorgen voor een trendbreuk. Er is daarom hernieuwde, structurele aandacht nodig voor verkeersveiligheid. In onze gemeente heeft verkeersveiligheid sinds 2018 weer de volle aandacht. En met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) staat het landelijk ook weer in de schijnwerpers. Het SPV 2030 kent een nulambitie waarbij geldt dat elk verkeersslachtoffer er één te veel is. De Europese Commissie heeft in haar verkeersveiligheidsstrategie 2021-2030 de ambitie uitgesproken dat het aantal verkeersdoden in de Europese Unie in 2050 terug moet naar nul (Vision Zero 2050).

Verkeersveiligheid uit zich overigens niet alleen in harde cijfers, maar ook in gevoel. Onder meer in het hoge aantal overlastmeldingen van onze inwoners zien we dit terug. Onze gebiedsgerichte aanpak draagt eraan bij dat het gevoel van verkeersonveiligheid vermindert.
Het verbeteren van de verkeersveiligheid in onze gemeente heeft onze volle aandacht. Daarbij blijft het belangrijk te beseffen dat verkeersveiligheid een zaak van iedereen is: van verschillende overheden, diverse maatschappelijke organisaties en vooral ook van de verkeersdeelnemer zelf. Alleen een combinatie van goede infrastructuur, (verantwoordelijk) gedrag en waar nodig handhaving kan het aantal slachtoffers in het verkeer terugdringen.

De afgelopen jaren is de verkeersonveiligheid in onze gemeente met diverse partners bestreden. De komende jaren gaan we hiermee verder. De belangrijkste onderdelen van onze aanpak zijn:
- Aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten
- Voortzetting van het verkeerseducatieprogramma

- Aanhaken landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030)
- Toekomstige ontwikkelingen

Aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten
In 2018 zijn we begonnen met het nemen van maatregelen op die locaties waar uit ongevalscijfers en snelheidsmetingen bleek dat sprake is van een verkeersonveilige of risicovolle locatie. Met de aanpak van objectief verkeersonveilige plekken in onze gemeente dachten we het aantal verkeersongevallen te kunnen verminderen. Uit de meest recente ongevalscijfers blijkt dat onze aanpak werkt. In de gemeente Groningen zien we namelijk een lichte daling van het aantal verkeersslachtoffers. Het jaar 2018 telde zelfs het laagste aantal verkeersongevallen en -slachtoffers in de periode van 2014-2018. De komende periode gaan we verder met het aanpakken van verkeersveiligheidsknelpunten in onze gemeente. Een overzicht hiervan is opgenomen in bijlage 2.

De subjectieve verkeersonveiligheid – ofwel het gevoel van onveiligheid terwijl er geen of nauwelijks ongevallen plaatsvinden of er werkelijk te hard gereden wordt – blijven we aanpakken met onze gebiedsgerichte aanpak. Samen met bewoners, scholen, bedrijven en de gebiedsteams onderzoeken we de situatie en gaan we gezamenlijk op zoek naar oplossingen. De wijkaanpak in Selwerd en Paddepoel is hier een goed voorbeeld van. Door aan te sluiten bij projecten die reeds lopen en waar mogelijk werk-met-werk te maken, investeren we op efficiënte wijze in verkeersveiligheid.

Ten slotte is het voorkomen van verkeersonveilige locaties natuurlijk altijd beter dan het achteraf verbeteren ervan. Dat begint al bij het veilig ontwerpen van nieuwe situaties volgens de meest actuele normen en inzichten. Daarom hanteren we bij verkeersontwerpen de principes van Duurzaam Veilig, maar ook andere (landelijke) richtlijnen en methodieken zoals de richtlijnen voor fietsvriendelijke infrastructuur uit het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022.

Voortzetting van het verkeerseducatieprogramma
Bij praktisch alle verkeersongevallen speelt het gedrag in meer of mindere mate een rol. Daarom is aandacht voor gedrag en educatie minstens zo belangrijk als het ontwerp van infrastructuur. Scholieren en jongeren moeten de verkeersregels kennen, maar ook attent zijn op gevaarlijke verkeerssituaties. Ouders, docenten en omwonenden zijn het voorbeeld voor de jeugd, want jong geleerd is oud gedaan. Samen met de provincie Groningen en omliggende gemeenten hebben we daarvoor het regionale verkeerseducatieprogramma Verkeerswijzer Groningen opgesteld. De nadruk ligt daarin op schoolgaande kinderen, pubers op snor- en bromfietsen, het gebruik van de smartphone in het verkeer en e-biketrainingen voor ouderen.

Aanhaken landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030)
We onderschrijven de landelijke ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en haken daarbij aan. Onder regie van de provincie Groningen werken we gezamenlijk toe naar een regionaal uitvoeringsprogramma in 2020.

Toekomstige ontwikkelingen
Maatschappelijke trends beïnvloeden het verkeersveiligheidsdomein en kunnen bijdragen aan een negatieve ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers. Het verkeersbeeld verandert: er komen nieuwe voertuigen, het wordt drukker op het fietspad en in de stad, ouderen blijven steeds langer mobiel, digitale media hebben een steeds grotere invloed op het dagelijkse leven en innovaties kunnen leiden tot nieuwe vraagstukken waar het de verkeersveiligheid betreft. De komende periode willen we onderzoeken in hoeverre deze thema’s van invloed zijn op onze vraagstukken. We verkennen de kansen die het Strategisch Plan Verkeersveiligheid daarin biedt.

Overig
Een aantal opgaven vanuit het programma Verkeer en Vervoer is modaliteit- of thema-overstijgend. Deze zijn ondergebracht in dit deelprogramma. Het gaat dan om de volgende activiteiten:

- Duurzame en Slimme Mobiliteit
- Stedelijke Logistiek
- Monitoring en Prognoses

Duurzame en Slimme Mobiliteit
Op verschillende onderdelen van het programma Verkeer en Vervoer vindt een stevige vernieuwing plaats. Technologische ontwikkelingen, innovatie en klimaatveranderingen vragen dat we ons beleid en onze inzet op het gebied van mobiliteit aanpassen. Onder de noemer 'Slim en Duurzaam' zien we in alle deelprogramma's in hoog tempo veranderingen op ons af komen, waarvan tegelijkertijd het eindplaatje nog niet geheel duidelijk is. De energietransitie in mobiliteit – de overgang van fossiele brandstoffen naar elektrisch en/of waterstof – en de innovatieve ICT-toepassingen in het vervoer van mensen en goederen veranderen de wereld van verkeer en vervoer. In dit deelprogramma gaan we inhoudelijk in op onze visie en inzet op Duurzame en Slimme Mobiliteit voor de eerstkomende jaren. We geven de hoofdlijn van onze aanpak en de eerste stappen daarin weer. Daarmee gaan we verder dan tot nu toe en leggen we de basis voor de verdere toekomst. Aangezien op dit thema veel partijen een rol spelen, gaan we vooral op zoek naar dat deel waar we als wegbeheerder verantwoordelijk voor zijn.

<u>Elektrische oplaadinfrastructuur</u>
Alles wijst erop dat voertuigen met brandstofmotoren uiteindelijk verdwijnen en vooral vervangen worden door elektrische voertuigen. De stijging in de verkoop van elektrische auto's is al spectaculair en zet de komende jaren naar verwachting stevig door. Het Klimaatakkoord geeft met diverse (fiscale) maatregelen een impuls aan de transitie naar een emissievrij wagenpark. Onze rol is het creëren van de juiste condities, zodat de transitie naar emissievrije voertuigen ook binnen Groningen voortvarend verloopt. Het vlot plaatsen van openbare laadinfrastructuur is daarbij één van de belangrijkste condities. Ongeveer twee derde van onze inwoners kan niet parkeren op eigen terrein waardoor zij dus geen eigen oplaadpunt kunnen realiseren. We willen voorkomen dat bewoners bij de aanschaf van een nieuwe auto kiezen voor een brandstofauto, omdat de openbare laadinfrastructuur achterblijft. Een actievere inzet op plaatsing is daarom nodig. Wij hebben een regierol in het vinden van de balans tussen de groeiende behoefte aan laadinfrastructuur enerzijds en belangen in de openbare ruimte zoals ruimtelijke kwaliteit, parkeren, groen en toegankelijkheid anderzijds.

De komende jaren gaan we het volgende doen:

- In de periode 2020-2022 plaatsen wij middels een laadpalenconcessie circa 400 extra openbare laadpalen op basis van vraag volgens de plankaart.
- Op termijn is het ad hoc plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte geen houdbaar model en zullen we laadpalen enkel op strategische locaties plaatsen.
- In onze parkeergarages zijn we voorzichtiger met het plaatsen van laadpunten, omdat we zien dat de huidige laadpunten niet optimaal gebruikt worden. Omdat ieder laadpunt kosten met zich mee brengt, zijn we hierin meer vraagvolgend dan op straat.
- De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een belangrijke uitwerkingsnotitie van het Klimaatakkoord. Hierin wordt onderkend dat er de komende jaren een snelle groei van het aantal elektrische voertuigen is en dat versnelling nodig is in de realisatie van extra laadinfrastructuur. In de NAL is afgesproken dat gemeenten een laadvisie opstellen en deze elke twee jaar herzien.
- Voor 5% van de elektrisch verreden kilometers is een snellader nodig. Met name door onze opgave om in 2025 emissievrije stadslogistiek in de binnenstad te hebben en door het

toenemende aantal elektrische voertuigen in het doelgroepenvervoer verwachten we een snel groeiende behoefte aan het snel kunnen laden. Daarom stellen we een aparte visie op voor snellaadinfrastructuur langs hoofdwegen, bij grote voorzieningen en voor binnenstadslogistiek.

Groene waterstof

Waterstof kan een belangrijke plaats in een toekomstig duurzaam energiesysteem innemen. We spreken van groene waterstof als deze gemaakt wordt uit elektrolyse van water en groene stroom. Voor bijzondere categorieën zoals zware voertuigen zijn voertuigen op batterijen ongeschikt en is rijden op waterstof het voornaamste duurzame alternatief. Waterstof wordt daarmee een belangrijke alternatieve energiedrager voor toepassingen in mobiliteit. Groningen loopt in Europa voorop op het gebied van waterstof in mobiliteit. Om deze voorsprong te behouden en verder uit te bouwen, is een verhoogde ambitie nodig. Wij zetten ons in op een voortrekkersrol op het gebied van waterstof in de mobiliteit. Zo verduurzamen we als gemeente eerst ons eigen wagenpark. Daarvoor hebben we aan de Duinkerkenstraat we een semipubliek waterstofvulpunt gerealiseerd, het drukstbezochte van Europa. In 2020 wordt deze vervangen door een publiek waterstofpunt aan de Bornholmstraat. Eind 2020 rijden er 25 gemeentelijke voertuigen op groene waterstof. Het voorzien van waterstofvoertuigen van onze gemeente is een belangrijk onderdeel van de realisatie van een emissievrije stadslogistiek in 2025 (Green Deal Zero Emission Stadslogistiek).

Als gemeente hebben we een aandeel in het OV Bureau Groningen-Drenthe dat onder meer de concessie voor het busvervoer in onze regio verleent. Onlangs is de concessie voor 2020-2030 verleend. Daarin opgenomen is de ingebruikname van twintig waterstofbussen, bovenop de twee reeds in gebruik zijnde waterstofbussen. Hierbij wordt tevens een waterstofvulpunt gerealiseerd aan de Peizerweg. We onderzoeken of deze ook publiekelijk toegankelijk kan worden gemaakt.

Emissieloze binnenstad in 2030

Met de uitvoering van onze binnenstadsvisie creëren we meer ruimte voor verblijf en beleving van onze binnenstad. Een schone binnenstad, met vooral ruimte voor voetgangers en fietsers, past daar volledig in. Met het sleutelproject ‘Emissieloze binnenstad 2030’ willen we een flinke stap zetten door stapsgewijs iedere vorm van gebruik van fossiele brandstoffen in de binnenstad terug te dringen tot praktisch nul. De binnenstad blijft bereikbaar, maar dan alleen met voertuigen die geen emissie hebben, binnen de daarvoor gestelde tijd en ruimte. Als maatregelen daarvoor zien we allereerst de emissievrije bevoorrading van de binnenstad in 2025. We gaan nadenken waar we het opladen van deze voertuigen willen laten plaatsvinden en welke rol wij als gemeente hierin (moeten) hebben. Daarnaast staan we in 2025 in de binnenstad alleen nog maar emissieloze taxi’s toe. Enkele taxistandplaatsen willen we voorzien van snelladers. In de aanbesteding van het Publiek Vervoer is hier al rekeningen mee gehouden. En ten slotte onderzoeken we de mogelijkheden om vanaf 2023 geen toegang meer te verlenen aan snor- en bromfietsen met een verbrandingsmotor in gebieden in de binnenstad waar ook de bus en auto verdwijnen.

Zero-emissie Openbaar en Publiek Vervoer

De verduurzaming van het openbaar en publiek vervoer in onze regio gaat razendsnel. Een groot deel van het busvervoer in Groningen en Drenthe is met ingang van de nieuwe dienstregeling zero-emissie. En daarmee zijn we koploper in Nederland! Nieuwe, elektrische bussen en het gebruik van HVO (een variant op bio-diesel) zorgen voor een 90% lagere CO_2-uitstoot. Op alle stadslijnen in Groningen wordt volledig elektrisch gereden en ook op Qlink- en streeklijnen is het busvervoer op grote schaal elektrisch. De inzet van 22 waterstofbussen maakt dat deze nieuwe concessie één van de aanjagers is van emissievrij openbaar vervoer in Europa én van de waterstofeconomie in het Noorden.

In 2017 heeft de gemeente Groningen haar doelgroepenvervoer aanbesteed. Bij de aanbesteding hebben we dieselvoertuigen uitgesloten en de inzet van duurzame voertuigen hoog gewaardeerd.

Hoewel nu al 25 van de 90 voertuigen van het Publiek Vervoer volledig elektrisch is, zullen dat er in 2020 zelfs 80 zijn. De resterende tien rijden op groengas. Uiterlijk in 2023 zijn deze overgebleven (groengas) taxi's omgeruild voor elektrische varianten en rijden alle voertuigen van het Publiek Vervoer emissievrij.

Gemeentelijk wagenpark

Voor ons eigen gemeentelijk wagenpark hebben we de ambitie om in 2035 geheel emissievrij te rijden. We experimenteren al enkele jaren met meerdere voertuigen. Zo reden we jaren geleden al op het schonere aardgas, hebben we inmiddels enkele volledig elektrische dienstauto's, rijden onze dieselvoertuigen op het milieuvriendelijkere alternatief GTL en zijn we wereldwijd koploper op het gebied van waterstof. In 2018 zijn we begonnen met de stapsgewijze aanpak om ons volledige gemeentelijke wagenpark van meer dan 300 voertuigen in 2035 emissievrij te kunnen gebruiken. In 2020 plaatsen we daarom bij onze gemeentelijke gebouwen ongeveer 120 laadpunten.

Deel(auto)mobiliteit

Een toenemende groep mensen kiest voor autodelen, omdat het goedkoper en praktischer is dan het bezit van een eigen auto. Uit onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) blijkt dat bijna een derde van alle autodelers de eigen auto wegdoet of geen (extra) auto aanschaft. In dat laatste geval komt een deelauto vaak in de plaats van een tweede of derde auto. Op dit moment zijn er in Nederland zo'n 41.000 deelauto's beschikbaar. De groei is het sterkst in de grote steden. Het huidige kabinet vindt dat deelauto's een belangrijke rol hebben in slimmer ruimtegebruik en in het halen van de milieudoelstellingen. Daarom is het doel om meer Nederlanders in een deelauto te krijgen. Met een pakket maatregelen uit de Green Deal Autodelen wil het kabinet barrières wegnemen en ervoor zorgen dat in 2021 in Nederland 100.000 deelvoertuigen rondrijden met in totaal 700.000 gebruikers.

Elektrisch rijden in het algemeen en elektrische deelauto's in het bijzonder hebben positieve effecten op de leefbaarheid in het stedelijk gebied en op het milieu. In Groningen willen we een stap verder gaan door uitsluitend in te zetten op deelauto's die emissieloos zijn. Daarvoor faciliteren we lokale (coöperatieve) deelauto-initiatieven. Als gemeente zijn we medeverantwoordelijk voor de daarbij benodigde inrichting van de standplaatsen en oplaadinfrastructuur. Wij zien voor ons vooral een rol weggelegd als regisseur en coördinator om de basis op orde te hebben door (snel)laders op strategische deelautolocaties te faciliteren.

Naast de toenemende populariteit van deelauto's constateren we ook een toename van nieuwe zogenaamde free floating deelconcepten zoals fietsen, scooters en steps. Tot nu toe hebben we echter nog onvoldoende beleid ontwikkeld op hoe we om willen gaan met deelmobiliteitsconcepten en -initiatieven. In 2020 gaan we beleid hierop maken en nemen we daarover een standpunt in.

CO_2 neutrale infrastructuur

In 2017 hebben we als gemeente de Green Deal Duurzaam GWW 2.0 ondertekend. Daarmee onderschrijven we de ambitie om duurzaamheid in 2020 een integraal onderdeel te laten zijn van spoor-, grond-, water- en wegenbouwprojecten. Hierdoor gaan we bijvoorbeeld minder gebruik maken van primaire grondstoffen en een CO_2-reductie bewerkstelligen bij de planvorming, aanleg, aanbesteding en het beheer en onderhoud van infrastructuur. Bij nieuwe projecten is CO_2 neutraal het uitgangspunt.

Intelligente verkeerslichten

Een intelligente verkeersregelinstallatie of iVRI is een verkeerslicht dat communiceert met voertuigen en fietsers. Op basis van de ontvangen voertuigdata kunnen kruispunten daardoor efficiënter worden geregeld. De iVRI weet beter dan een traditioneel verkeerslicht hoeveel verkeer eraan komt en welk soort vervoersmiddel het is. Binnen de Regio Groningen-Assen hebben we de uitrol van

iVRI's gezamenlijk opgepakt. Ruim tien iVRI's staan op straat, nog eens twintig verkeerslichten worden in de periode 2020-2023 vervangen door iVRI's. Naar verwachting zullen de komende jaren deze verkeerslichten steeds beter functioneren, omdat steeds meer voertuigen hun data gaan delen.

Digitalisering wegbeheerders

De kern van slimme mobiliteit is dat voertuigen en fietsers onderling informatie uitwisselen en dat er informatie wordt uitgewisseld tussen voertuigen en fietsers en verkeersassets. Het is een samenspel tussen providers van mobiliteitsdiensten, telecombedrijven, vervoerders, de automotive industrie, overheden, etc. Voor wegbeheerders gaat het om data over parkeervoorzieningen, bruggen, afsluitingen door (weg)werkzaamheden, status van verkeersregelinstallaties en dergelijke. Eind 2018 heeft de minister met alle landsdelen afgesproken om tot een versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling te komen. Hiervoor hebben we in 2019 een implementatieplan opgesteld. Een aantal data items wordt door ons al structureel beschikbaar gesteld. In 2020 beginnen we met het implementeren van processen binnen onze organisatie, zodat het beschikbaar stellen van alle relevante data items gemeengoed wordt. Binnen 'Samenwerking Slimme en Duurzame Mobiliteit Noord-Nederland' hebben we de afspraak gemaakt om tot concretisering van versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling in het wegbeheer te komen. Einddoel is 90% actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke data in 2023.

Innovatiecentrum hive.mobility

Hive.mobility is het innovatiecentrum voor mobiliteitsvraagstukken van Noord-Nederland. Met dit centrum zetten we een belangrijke stap richting de transitie naar een duurzamere en slimmere mobiliteit van goederen en personen. Gezamenlijk met overheden, kennisinstituten, (inter)nationale partijen en non-profit organisaties werken we aan een veilige, prettige en (economisch) goed bereikbare omgeving. Resultaat bereiken kan alleen door samen te werken en krachten te bundelen. Het doel van hive.mobility is om kennis, expertise en initiatieven van de deelnemende organisaties te verbinden, de positie van de noordelijke regio verder te versterken en zichtbaar te maken als koploper op het gebied van slimme mobiliteit. Hive.mobility werkt via een innovatieagenda met daarin vijf thema's: slimme (stads)logistiek, open en verbonden logistieke en mobiliteitsnetwerken, verduurzaming van mobiliteit en infrastructuur, autonoom vervoer en smart networks.

Stedelijke Logistiek

De afgelopen jaren zien we in Groningen een forse toename van logistiek verkeer in met name de horecaleveringen, bouwverkeer en pakketbezorgingen. We zien dat de stedelijke bevoorrading sterk in ontwikkeling is door veranderend consumentengedrag en de zich daarop aanpassende goederendistributie. We verwachten dat deze groei de komende jaren blijft aanhouden. Tegelijkertijd willen we ook dat de gemeente leefbaar en aantrekkelijk blijft en dat de CO_2-uitstoot van het transport beperkt wordt. Bezoekers van de binnenstad zijn veeleisender over het aanzicht en het gebruik van de openbare ruimte. De behoefte aan autoluwe gebieden en meer verblijfsruimte groeit. De ruimtelijke impact van stedelijke logistiek kan onder andere worden beïnvloed door de inzet van kleinere voertuigen, voertuigen efficiënter te gebruiken en op tijdstippen toe te staan waarop het veel rustiger is.

Zero-emissiezone voor stadslogistiek

Eén van onze belangrijkste maatregelen om de stadslogistiek schoner te maken, is het instellen van een zero-emissiezone voor stadslogistiek in 2025. De grens hiervan leggen we op de Diepenring en rond het winkelgebied van de Westerhaven. Gelijktijdig vergroten we het venstertijdengebied, zodat dit samenvalt met de zero-emissiezone. Op deze manier ontstaat een gebied met een heldere begrenzing en eenduidige regeling voor al het logistieke verkeer. De bruggen markeren de overgang naar de zero-emissiezone en het venstertijdengebied. De komende tijd stellen we hiervoor een plan op. We kijken daarbij ook naar de eventuele negatieve gevolgen die dit heeft voor onze parkeerexploitatie. Na vaststelling van het plan in 2020 stellen we een verkeersbesluit op. Vanaf dat

moment starten we met een uitgebreide informatiecampagne over de zero-emissiezone die we in 2025 in laten gaan. Daarbij gaan we ook in op de toekomstige regels met betrekking tot het laden en lossen in de binnenstad.

Samen met bewoners, ondernemers en vervoerders onderzoeken we wat er allemaal nodig is om de (binnen-)stad blijvend goed te laten functioneren met de zero-emissiezone voor stadslogistiek en het uitgebreidere venstertijdengebied. We denken hierbij bijvoorbeeld aan:

- Laad- en losplekken, eventueel met laadinfra, binnen en buiten de zero-emissiezone.
- Logistieke hubs.
- Specifiek toegangsbeleid voor verschillende doelgroepen en voertuigen.

Meer bundelen en voertuigen 'op maat'

Veel vrachtvoertuigen die de binnenstad in rijden zijn niet volledig beladen. Het meer bundelen van goederen betekent dat er minder voertuigen nodig zijn. Daarnaast kunnen ook kleinere voertuigen, zoals cargobikes, worden ingezet die beter aansluiten bij de maat en de schaal van de binnenstad. In Groningen organiseerden we in 2019 het Cargo Bike Festival. We zien dat steeds meer vervoerders inzetten op cargobikes en zero-emissievoertuigen. Als gemeente blijven we deze trend stimuleren door dergelijke voertuigen voordelen te bieden zoals het mogen bevoorraden buiten de venstertijden.

Handhaving en monitoring

Bij het instellen van een zero-emissiezone en het vergroten van het venstertijdengebied hoort ook een andere manier van handhaving. We willen de handhaving slimmer en effectiever organiseren, zodat de pakkans van overtreders groter wordt. Bovenal willen we dat de regels van de zero-emissiezone en de venstertijden beter worden nageleefd. Eén van de mogelijkheden om dit te doen is met behulp van ANPR-camera's. ANPR staat voor Automatic Number-Plate Recognition. Een eenduidige registratie van alle ontheffingen op basis van kenteken is van groot belang om de handhaving met de ANPR-camera's uit te kunnen voeren. Daarom stemmen we de verschillende registraties binnen de gemeente op elkaar af. We zijn echter ook afhankelijk van andere partijen zoals het Rijk en softwareleveranciers.

Het Rijk heeft aangegeven dat de handhaving van de zero-emissiezone een gemeentelijke taak is, die met behulp van ANPR-camera's uitgevoerd moet worden. Het ligt daarom voor de hand om na de huidige pilot in de Brugstraat, Poelestraat en Peperstraat ofwel (delen van) het huidige venstertijdengebied met ANPR-camera's te gaan handhaven of ANPR-camera's te plaatsen op de grenzen van de toekomstige zero-emissiezone.

Een tweede toepassing van de ANPR-camera's is monitoring. We zetten erop in om zo snel mogelijk op alle bruggen van en naar de binnenstad ANPR-camera's te plaatsen. Hiermee halen we een schat aan data binnen; we weten dan bijvoorbeeld precies hoeveel voertuigen en welk type de binnenstad inrijdt en hoelang zij in de binnenstad verblijven. Met de ingewonnen data kunnen we veel gerichter beleidsmaatregelen nemen en gerichter sturen met ontheffingen op maat, bijvoorbeeld door een vervoerder toe te laten op een rustig moment.

Ontheffingenbeleid

Het ontheffingenbeleid voor het venstertijdengebied moet geactualiseerd worden. We hanteren daarbij het uitgangspunt dat de regels omtrent bevoorrading in de gehele binnenstad voor iedereen gelijk zijn. Met andere woorden: in het gehele venstertijdengebied gelden voor iedereen dezelfde regels en tijden. Dat maakt het duidelijk en voorspelbaar. Voor ondernemers en vervoerders die voor hun bedrijfsvoering ook buiten de venstertijden afhankelijk zijn van logistiek verkeer, blijven ontheffingen mogelijk. Deze ontheffingen verlenen we echter alleen indien het strikt noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering en gericht naar doelgroepen en tijdstippen. De komende jaren gaan we het

ontheffingenbeleid in een aantal stappen aanscherpen richting 2025. Resultaat is dat in 2025 alleen nog zero-emissievoertuigen voor stadslogistiek zijn toegestaan in de binnenstad. Er geldt overigens wel tot 2030 een landelijke ontheffing voor bakwagens van maximaal 5 jaar oud en trekkers met oplegger tot maximaal 8 jaar oud.

Monitoring en Prognoses
Als gemeente voeren we regelmatig verkenningen en strategische ontwerp-vraagstukken uit. Daarvoor is het essentieel dat we beschikken over voldoende en betrouwbare informatie. Binnen het programma Verkeer en Vervoer is dit een continue activiteit. Het gaat om historische verkeers- en ongevalsgegevens welke een beeld geven van het werkelijke gebruik van ons verkeerssysteem en eventuele effecten van maatregelen. Maat ook om dat we de verwachte mobiliteitsontwikkeling en effecten van (mogelijke) infrastructurele ingrepen kunnen toetsen, bijvoorbeeld als gevolg van de maatregelen uit onze Integrale Mobiliteitsvisie. Dit doen we met behulp van ons verkeersmodel. Maar ons huidige verkeersmodel is verouderd. De gemeentelijke herindeling, verouderde lange termijn scenario's waarop het toekomstbeeld is gebaseerd, de beschikbaarheid van nieuwe en meer gedetailleerde databronnen en innovaties binnen de mobiliteit zijn aanleiding om in 2020 tot een nieuw verkeersmodel voor Groningen te komen.

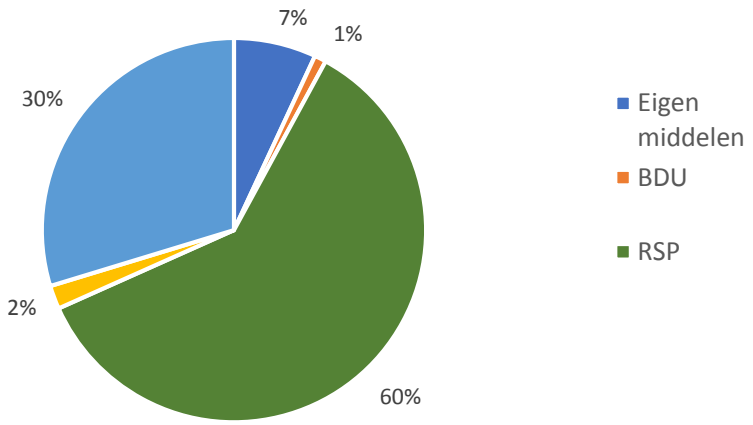
6. Financiën

De financiering van projecten en beleidsvorming is een essentieel onderdeel van het programma Verkeer en Vervoer. Vorderingen in planvorming, ontwikkelingen tijdens de uitwerking en realisatie en de beschikbaarheid van nieuwe subsidies en financiële bijdragen leiden soms tot wijzigingen. Indien nodig voeren we deze wijzigingen door in overleg met regio en provincie. De belangrijkste ontwikkelingen staan in dit hoofdstuk beschreven.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de (soms indicatieve) inzet van middelen. Tevens is een globale planning aangegeven en welke partij de trekker is. Samen met onze partners werken we aan de bereikbaarheid van gemeente en regio en dat betekent dat we niet altijd zelf de trekker zijn. Uiteraard denken we wel altijd mee over de beste oplossingen. En soms dragen we financieel bij.

6.1 Financieringsbronnen

De totale omvang van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2020-2023 is 1,3 miljard euro. Er zijn vijf verschillende (hoofd)financieringsbronnen, namelijk: eigen middelen, BDU, RSP, Regio (MIP) en overig. Het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer wordt nog steeds voor het overgrote deel gefinancierd met subsidies en andere bijdragen van derden (zie figuur 2). Voor de langere termijn is de inzet van deze subsidies eindig. Daarom hebben we voor toekomstige projecten een eigen Stedelijk Investeringsfonds ingesteld.



Figuur 2 Financieringsbronnen programma Verkeer en Vervoer

6.1.1 Eigen middelen

Binnen het programma Verkeer en Vervoer is 2,935 miljoen euro beschikbaar in 2020 en de jaren daarna 2,953 miljoen euro. Sinds 2016 is in de Gemeentebegroting 0,2 miljoen euro op programmaniveau overgeheveld naar de budgetten van het Gebiedsgericht Werken. Kleinschalige verkeersproblematiek kan zodoende rechtstreeks en samen met de wijk worden opgepakt.

In de komende periode dient er gemeentebreed structureel voor zo'n 30 miljoen euro per jaar te worden hervormd. Dat heeft ook gevolgen voor het programma Verkeer en Vervoer. Het structurele budget wordt met ingang van 2020 met 0,3 miljoen euro verlaagd.

De vermindering van het structurele budget voor het programma Verkeer en Vervoer proberen we zoveel mogelijk te realiseren binnen de activiteiten van het programma zelf. Daardoor is de komende periode minder ruimte voor visie- en beleidsvorming, de uitvoering van fysieke maatregelen en innovatie. Een aantal projecten zal qua planning worden getemporiseerd. De deelprogramma's Fiets,

Verkeersveiligheid en Duurzame en Slimme Mobiliteit ontzien we zoveel mogelijk qua financiële hervormingen. De inzet van de beschikbare investeringsmiddelen (inclusief de hervormingen) hebben we voor 2020 concreet uitgewerkt in onderstaande tabel; de planning voor de jaren 2021 en daarna is meer indicatief. Deze kunnen we jaarlijks herijken op basis van de actuele ontwikkelingen. De totaal beschikbare investeringsmiddelen worden de komende jaren als volgt ingezet:

		Bedragen x 1000 euro			
Bestemming	**Deelprogramma**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Fietsstrategie	Fiets	292	530	410	435
Infrastructuur/haltes/P+R terreinen	Openbaar Vervoer	138	43	43	43
Jaarlijkse verkeersmaatregelen	Auto	242	30	100	100
Implementatie Parkeervisie	Parkeren	120	150		
Verkeerseducatie	Verkeersveiligheid	92	92	92	92
Aanpak knelpunten verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	483	582	375	408
Integrale Mobiliteitsvisie	Overig	200		250	750
Diverse onderzoeks- en proceskosten	Overig	160	520	520	520
Innovatie en Experimenten	Overig	90			
Duurzame en Slimme Mobiliteit, Stedelijke Distributie	Overig	618	506	663	105
Gebiedsgerichte aanpak	Overig	200	200	200	200
Totaal Beleidsmiddelen[1]		**2.635**	**2.653**	**2.653**	**2.653**
Extra Beleidsmiddelen Verkeersveiligheid[2]		**820**	**30**		
Verkeersveiligheidskrediet vm. Gem. Haren[3]		**180**	**180**		

6.1.2 Spaarregeling Ringwegen

Samen met de provincie Groningen hanteren we al langere tijd de Spaarregeling Ringwegen. Eerder werden hieruit de verbetering van de Noordelijke en Oostelijke Ringweg gefinancierd, maar inmiddels ook de Westelijke Ringweg, een autoverbinding in de Oosterhamrikzone en de nieuwe zuidelijke ontsluiting van het stationsgebied (Emmaviaduct). Met de provincie Groningen hebben we de afspraak om te sparen voor zowel de voorbereidingskosten als voor de daadwerkelijke investeringen in de verhouding 2/7 gemeente en 5/7 provincie. Voor ons gemeentelijk aandeel van 2/7 ontvangen we 50% subsidie vanuit de Doeluitkering Verkeer en Vervoer (DUVV). Slechts 1/7 komt dus daadwerkelijk uit eigen gemeentelijke middelen. Daarvoor is structureel in de begroting 381.000 euro opgenomen.

In het kader van de financiële hervormingen stellen we onze bijdrage voor de Spaarregeling Ringwegen pas beschikbaar wanneer deze nodig is. Als gevolg hiervan zullen we de planvorming voor de aanpak van de Westelijke Ringweg moeten temporiseren. Wij gaan daarover in overleg met de provincie Groningen. Overigens is afgesproken dat we de bedragen na 2023 compenseren ten behoeve van de drie projecten die onder de Spaarregeling Ringwegen vallen.

6.1.3 Brede DoelUitkering (BDU)/decentralisatie-uitkering Verkeer en Vervoer (duVV)

Met ingang van 2016 maakt de Brede DoelUitkering (BDU) deel uit van het Provinciefonds en wel als decentralisatie-uitkering Verkeer en Vervoer (duVV). Deze middelen zijn in beginsel gecommitteerd en worden vooral ingezet voor de exploitatie van bus- en treinvervoer en meerjarige afspraken. Naast bijdragen voor specifieke projecten, zoals de fietsoversteek Hoornsedijk, ontvangen we jaarlijks 381.000 euro die we inzetten als gemeentelijke bijdrage aan de Spaarregeling Ringwegen.

---

[1] Dit bedrag is opgebouwd uit de structureel beschikbare Intensiveringsmiddelen Verplaatsen (2 miljoen euro), Extra Beleidsmiddelen (0,7 miljoen euro) en de Extra middelen uit het Coalitieakkoord (235.000 euro in 2020 en 253.000 euro structureel vanaf 2021) minus de hervormingsdoelstelling (0,3 miljoen euro).

[2] Bij de begroting 2018 is voor het thema Verkeersveiligheid incidenteel 1 miljoen euro beschikbaar gesteld door de raad. Daarvan resteert nog 850.000 euro voor nieuw op te starten projecten en is onderdeel van de reserve SIF.

[3] Vanuit de voormalige gemeente Haren resteert nog een bedrag van 180.000 euro voor het thema Verkeersveiligheid voor de jaarschijven 2020 en 2021.

6.1.4 Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP)

Het Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP) is de grootste financieringsbron van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Het RSP bestaat uit meerdere onderdelen. Voor het programma Verkeer en Vervoer zijn de onderdelen 'concrete bereikbaarheidsprojecten', 'regionaal mobiliteitsfonds (RMF)' en de middelen 'Motie Koopmans' de belangrijkste. In dit onderdeel zijn bijvoorbeeld de projecten Aanpak Ring Zuid 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 als gemeente de trekker. 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 geen middelen meer beschikbaar.

6.1.5 Regio(fonds)

In het kader van de actualisatie van de Regiovisie Groningen-Assen en de Netwerkanalyse in 2013 is 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.

6.1.6 Overige financieringsbronnen

De kolom overig omvat een grote diversiteit aan subsidiebronnen. De meest omvangrijke is de bijdrage van 200 miljoen euro uit het MIRT voor de Aanpak Ring Zuid. Verder bevat deze kolom onder meer provinciale bijdragen vanuit het MIT en bijvoorbeeld bijdragen van NS en ProRail.

6.2 Ambities en aandachtspunten

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 bovendien ontstaan gedurende het proces. We hebben daarom nog een aantal ambities en aandachtspunten.

Ambities

1. <u>Verkeersveiligheid</u>
   In bijlage 2 is weergegeven welke verkeersveiligheidsknelpunten we de komende jaren willen aanpakken. Het totaal beschikbare budget voor verkeersveiligheid blijft onveranderd. Wel is op basis van nieuwe informatie en de ervaringen van de al uitgevoerde maatregelen, de inzet van middelen geactualiseerd. De nieuwe planning van het deelprogramma verkeersveiligheid sluit daar bij aan. Voor knelpunten die we na 2023 willen oppakken, is echter geen geld meer beschikbaar. Om deze resterende, ongedekte knelpunten alsnog aan te kunnen pakken, is over enkele jaren in totaal zo'n 6,5 miljoen euro extra nodig.
2. <u>Maatregelenpakket Integrale Mobiliteitsvisie</u>
   De Integrale Mobiliteitsvisie resulteert in een maatregelenpakket van kleinere en grotere maatregelen. Voor de implementatie ervan is vooralsnog geen budget voorzien.

Aandachtspunten

1. <u>Gemeentelijke herindeling</u>
   Vanwege de gemeentelijke herindeling is de gemeentelijke oppervlakte bijna verdubbeld en het aantal inwoners toegenomen. Voor de periode 2019-2020 hebben we hiervoor extra budget

gekregen, maar onze structurele budgetten, bijvoorbeeld die voor investeringen, zijn niet meegegroeid.

2. Groningen Bereikbaar/verkeersmanagement
   De inzet van Groningen Bereikbaar is financieel gedekt voor de periode tot en met 2024. We zien echter nu al een toenemende behoefte om ook na 2024 deze organisatie – wellicht in afgeslanktere vorm – in stand te houden.
3. Hive.mobility
   Met betrekking tot het Innovatiecentrum hive.mobility dragen wij als gemeente 100.000 euro bij in 2020. Over de periode na 2020 zijn nog geen afspraken gemaakt. Bij (nog te bewijzen) succes en meerwaarde ligt een volgende bijdrage wel voor de hand. In de meerjarenplanning houden we daar op dit moment echter geen rekening mee.
4. Invoering zero-emissiezone binnenstad
   De invoering van de zero-emissiezone in de binnenstad met de bijbehorende aanpassing van het venstertijdengebied, het ontheffingenbeleid en de handhaving leidt op termijn ook tot structurele lasten voor beheer en onderhoud. Hier wordt op dit moment geen rekening mee gehouden.
5. Indexering Groningen Spoorzone
   In de realisatieovereenkomst (ROK) Groningen Spoorzone is opgenomen dat alle partijen hun bijdrage jaarlijks indexeren. De gemeente Groningen had deze 'bijdrage indexering' tot en met het moment van gunning afgekocht. Over de indexering van de gemeentelijke bijdrage vanaf het moment van gunning (31 oktober 2019) is nog geen overeenstemming bereikt tussen gemeente en provincie. Bovendien is de exacte omvang van deze indexering op dit moment lastig vast te stellen. De inschatting is dat het totale bedrag uiteindelijk uitkomt tussen 800.000 tot 1,1 miljoen euro. Vooralsnog is hier geen dekking voor.
6. Tijdelijke maatregelen Paddepoelsterbrug
   De in 2018 aangevaren Paddepoelsterbrug zal op korte termijn waarschijnlijk niet worden vervangen, ook niet door een tijdelijke veerpont of met een tijdelijke fietsbrug. Reden genoeg om te onderzoeken of de aanwezige fietsinfrastructuur rond de brug kan worden verbeterd. Vooralsnog is hiervoor geen geld gereserveerd/beschikbaar binnen het programma Verkeer en Vervoer.

BIJLAGE 1: PROJECTENTABEL

Overzicht projecten Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2020-2023

Lopende Projecten					Gebied	Projecttrekker	Kosten	Gedekt	Financieringsbronnen				Bedragen x 1000 €		
	2020	2021	2022	2023					Eigen Middelen HOV-visie	Eigen Middelen Overig	BDU	RSP HOV-infra en transferia	RSP	REGIO	OVERIG
Deelprogramma Fiets															
Fietstunnel Hoofdstation	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Centrum	Gemeente	11.300	11.300		11.300					
Fietsenstalling Hoofdstation zuidzijde, oostflank en westflank	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Centrum	Gemeente	18.660	18.660		300			7.580		10.780
Doorfietsroutes naar Winsum, Leek en Assen	□□□□	■■■■	■■■■	■■■■	West/Zuid	Provincie	18.800	18.800		100					18.700
NIEUW: Fietsverbinding Suikerfabriek-binnenstad	□□□□	□□□□	■■■■		West	Gemeente	10.000	10.000							10.000
Fietspad Noordelijke Ringweg	■■■■	■			West	Gemeente	1.900	1.900	1.300	600					
Fietsverbinding spoorlijn Groningen-Sauwerd	■■■■	■■			West	Gemeente	4.000	4.000		3.000					1.000
Fiets-/voetgangersbrug Eemskanaal	□□□□	■■■■			Oost	Gemeente	4.000	4.000							4.000
Fietstunnel Papiermolen (Uitvoering binnen Aanpak Ring Zuid)	□□□□	□□□□	■■■■	■■■■	Zuid	Rijk(swaterstaat)	4.250	4.250		4.250					
NIEUW: Fietsstraat Helperzoom Noord (relatie met programma Leefkwaliteit)	■■■■	■■			Zuid	Gemeente	1.200	1.200		1.200					
Fietsstraat Korreweg	□□□□	□□□□	□□□□	■■■■	Oude Wijken	Gemeente	5.000	5.000		5.000					
NIEUW: Fietspad De Verbetering	■■				West	Gemeente	300	300		300					
NIEUW: Fietsstraat Rummerinkhof (Brinkschool)	□□□□	■■■■			Haren	Gemeente	305	305		115					190
Fietsstrategie, comfort en gedrag	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	Gemeente	850	850		690					160
Uitbreiding stallingscapaciteit station Groningen Noord	■■				West	Provincie	250	250							250
Fietsparkeeroplossingen op maat oude wijken (relatie met programma's Wonen en Leefkwaliteit)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Centrum/Oude Wijken	Gemeente	200	200		200					
Deelprogramma Openbaar Vervoer															
Spoorzone Groningen/Stationsgebied-Zuid (inclusief bustunnel en busstation zuidzijde)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Centrum/Zuid	Provincie	252.920	252.920	1.175	14.900			187.845	27.000	22.000
Extra Sneltrein Groningen-Leeuwarden (ESGL)	■■■■				Gemeente	Provincie	141.339	141.339					97.521		43.818
NIEUW: Uitbreiding fietsenstallingen P+R terreinen Meerstad en Haren	■■				Gemeente	Gemeente	200	200		200					
Verleggen busroute Grote Markt en toeleidende straten (inclusief Kattenbrug)	■■■■	■■■■			Centrum	Gemeente	22.500	22.500		22.500					
Diversen (innovaties abri's, studie versnelling treinverbinding Randstad, etc.)	■■■■				Gemeente	Gemeente	345	345		345					
Busmaatregelen uit HOV-visie (o.a. busknooppunt UMCG Noord)	■■■■				Oude Wijken	Gemeente	13.650	13.650	6.825				6.825		
Zernikelaan (o.a. herinrichting busstation Noord en Zernikeplein)	■■■■	■■■■			West	Gemeente	15.150	15.150	1.500	4.200					9.450
Deelprogramma Auto															
Zuidelijke Ringweg (inclusief Helperzoomtunnel)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	Rijk(swaterstaat)	685.900	685.900					493.000		192.900
Groningen Bereikbaar (2012-2020)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	Groningen Bereikbaar	9.459	9.459		1.000				1.508	6.951
Dynamisch Verkeersmanagement (2013-2020)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	Groningen Bereikbaar	12.870	12.870	2.920						9.950
Mobiliteitsmanagement	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	Groningen Bereikbaar	11.550	11.550							11.550
Verkeersmaatregelen Winkelcentrum Paddepoel	□□□□	□□□□	■■■■	■■■■	West	Gemeente	1.500	1.500		1.500					
Diversen (maatregelen Admiraal De Ruyterlaan, K&R MFA De Wijert, etc.)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	Gemeente	240	240		107					133
Vervanging bruggen Van Starkenborghkanaal	□□□□	□□□□	□□□□	■■■■	Oude Wijken	Rijk(swaterstaat)	45.500	45.500		500					45.000
Deelprogramma Parkeren															
NIEUW: Fietsenstalling Grote Markt (voormalig V&D-pand) (relatie met programma Leefkwaliteit)	□□□□	■■■■			Centrum	Gemeente	3.200	3.200		3.200					
Implementatie Parkeervisie	■■■■	■■■■			Gemeente	Gemeente	270	270		270					
Deelprogramma Verkeersveiligheid															
Verkeerseducatie	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	Gemeente	368	368		368					
Verkeersveiligheid	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	Gemeente	5.128	5.128		4.735					393
Deelprogramma Overig															
Verkeersonderzoek, -advies en -monitoring	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	Gemeente	530	530		530					
Duurzame en Slimme Mobiliteit	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	Gemeente	2.202	2.202		923					1.279
Stedelijke Distributie	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	Gemeente	1.125	1.125		917					208
Innovatie en Experimenten	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	Gemeente	Gemeente	175	175		175					
TOTAAL Lopende Projecten							**1.307.136**	**1.307.136**	**13.720**	**83.425**	**0**	**0**	**792.771**	**28.508**	**388.712**

Afgeronde projecten in 2019
Fietsenstalling Nieuwe Markt (Forum Groningen)
Aansluiting Zonnelaan-Noordelijke Ringweg
Paterswoldsewegtunnel
Fietstunnel station Haren
Uitbreiding fietsenstallingen P+R Hoogkerk
International Cargo Bike Festival en SUMP-congres
Vervanging verkeersicht Bedumerweg-Sumatralaan

Legenda planning	
□	Planvorming
■	Uitvoering
?	Vervolg onzeker

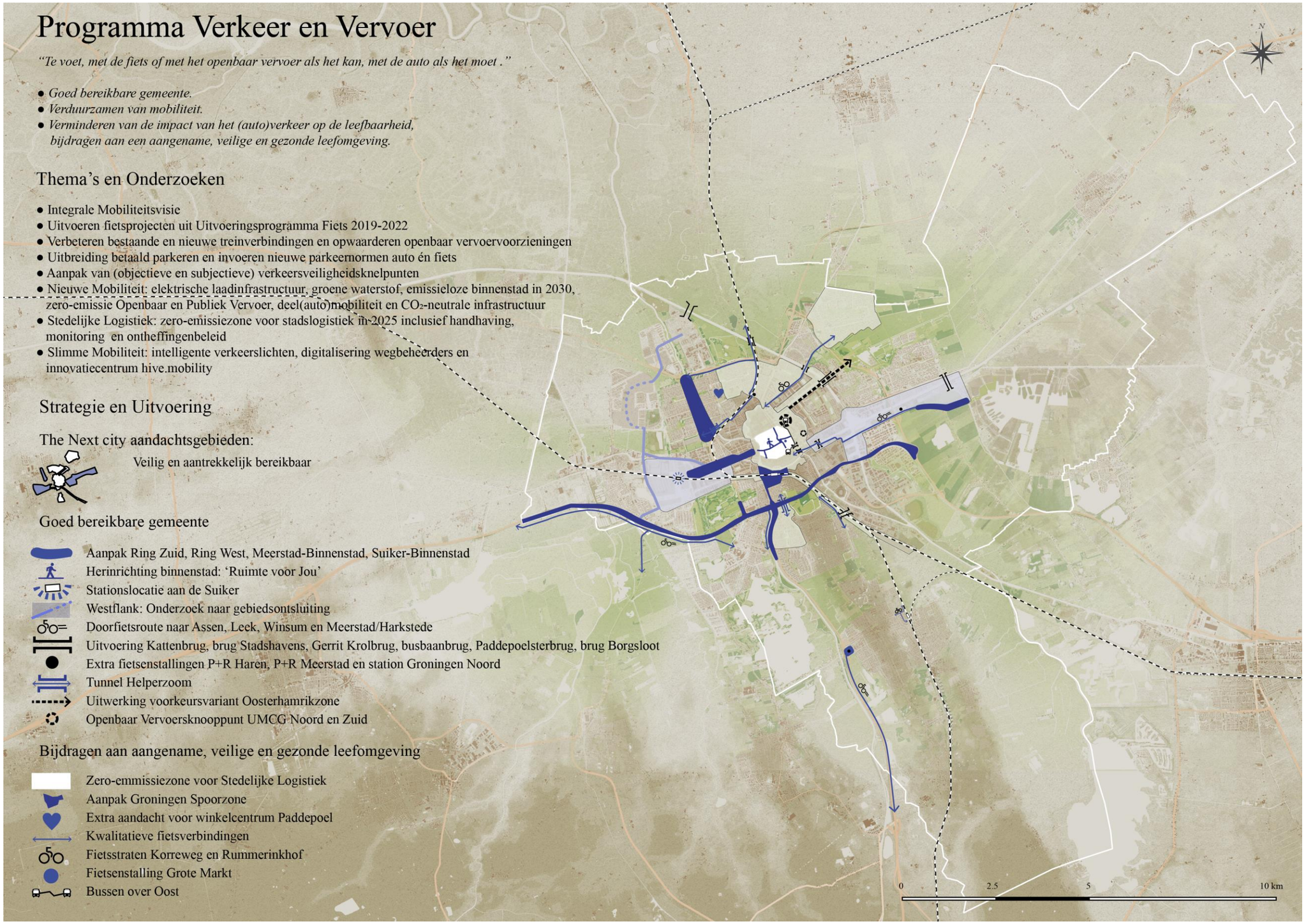
Noot bij tabel

Projecten in studie	Gebied	Opmerkingen
Integrale Mobiliteitsvisie	Gemeente	Toekomstige verkeerscirculatie en herformuleren visie openbaar vervoer
Ontwikkelstrategie Suikerfabriekterrein	West	Langzaam verkeersverbinding Suikerfabriek-Binnenstad en treinstation
Treinstation Friesestraatweg	Oude Wijken	Onderdeel Integrale Mobiliteitsvisie
Autoverbinding Oosterhamrikzone	Oude Wijken	Onderdeel Integrale Mobiliteitsvisie
Westelijke Ringweg	West	Voorverkenning gereed 2020
Zuidelijke ontsluiting stationsgebied	Zuid	Onderdeel van Groningen Spoorzone
Afronden Noord-Zuidroute	West	Koppeling met programma Wonen
N355	West	Studie is afgerond en Provinciale Staten heeft ingestemd met plan
Verkeersstructuur Paddepoel/Selwerd	West	Onderdeel Integrale Mobiliteitsvisie
Betaald parkeren in de wijken	Gemeente	Uitrol in Indische Buurt, Oosterparkwijk en Haren
Zero-emissiezone voor stadslogistiek	Centrum	Stappenplan opstellen naar 2025
Emissieloze binnenstad in 2030	Centrum	Stappenplan opstellen naar 2030
Deel(auto)mobiliteit	Gemeente	Beleid rond deelmobiliteitsconcepten en -initiatieven

BIJLAGE 2: VERKEERSVEILIGHEID

In deze bijlage zijn de verkeersveiligheidsknelpunten weergegeven die we de komende jaren willen aanpakken. Enerzijds gaat het dan om locaties waar uit ongevalscijfers en snelheidsmetingen blijkt dat sprake is van een verkeersonveilige of risicovolle locatie (spoor 1). Anderzijds om locaties waar sprake is van subjectieve verkeersonveiligheid ofwel het gevoel van onveiligheid terwijl er geen of nauwelijks ongevallen plaatsvinden of er werkelijk te hard gereden wordt (spoor 2).

In onderstaande tabel is weergegeven wanneer we welk verkeersveiligheidsknelpunt aan willen pakken. Voor de knelpunten die we in de periode 2020-2023 willen aanpakken zijn op dit moment middelen beschikbaar. Dat geldt echter niet voor de knelpunten die we willen aanpakken in de jaren na 2023. Om deze resterende verkeersveiligheidsknelpunten alsnog aan te kunnen pakken, is in totaal ongeveer 6,5 miljoen euro extra nodig.

Verkeersveiligheidsknelpunt Objectieve verkeersonveiligheid (spoor 1)	**Investering** **x 1000 €**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**Na 2023**
Rotonde Hoendiep-Johan van Zwedenlaan	60	✓				
Winschoterweg	175	✓				
Akeleiweg-Melisseweg-Lavendelweg	230	✓				
Hoendiep-Friesestraatweg	400	✓				
Roderwolderdijk	300	✓				
Rotonde Van Swietenlaan-Paterswoldseweg	100	✓				
Damsterplein	60	✓				
Bornholmstraat-Kotkastraat	1.000		✓			
Paterswoldseweg ter hoogte van Lepelaar	155		✓			
Eeldersingel	375		✓			
Goeman Borgesiuslaan	Ntb.					✓
Nieuwe Ebbingestraat	300					✓
Meeuwerderweg	570					✓
Subjectieve verkeersonveiligheid (spoor 2)						
Reitdiephaven	25	✓				
Johan van Zwedenlaan-Bangeweer	40	✓				
Huizingermaar	90	✓				
Stationsweg Haren	100	✓				
Floresstraat	25		✓			
Kerklaan (Groningen)	220			✓		
Boterdiep-Bloemsingel	235				✓	
Ter Borchlaan	365					✓
Lodewijkstraat	200					✓
Siersteenlaan-Goudlaan	800					✓
Rijksweg-Leeuwenburghstraat	345					✓
Stadsweg	140					✓
Amkemaheerd-Emingaheerd	255					✓
Garsthuizermaar	60					✓
Verlengde Lodewijkstraat	140					✓
Wegen Engelbert en omgeving	1.370					✓
Plantsoenbrug	455					✓
Hoendiep-Rembrandt van Rijnstraat	175					✓
Jan Steenstraat	395					✓
Friesestraatweg-Rembrandt van Rijnstraat	325					✓
Moesstraat	395					✓
Zuiderweg-De Verbetering	205					✓

BIJLAGE 3: PROJECTENKAART VERKEER EN VERVOER