

Onderwerp Aanbiedingsbrief Staat V 2015

Steller Chris Hadders



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 7271

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 5639464

Datum 03-05-2016

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Jaarlijks bieden wij u, als bijlage van de jaarrekening, een rapportage aan over de lopende projecten uit het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer; de Staat V. Met de Staat V geven wij u inzicht in het financiële verloop, de belangrijkste ontwikkelingen en eventueel risico's binnen onze verkeersprojecten.

Binnen onze gemeente zijn er vele verkeersprojecten, waar we soms zelfstandig, maar vaak samen met onze partners, als Rijkswaterstaat, ProRail, Provincie Groningen en Regio Groningen Assen vorm en inhoud aan geven. We doen dus niet alles zelf en dat is ook logisch met een projectenportefeuille in onze stedelijke regio van ruim 1,3 miljard euro. Er is simpelweg meer man- en organisatiekracht nodig dan wijzelf kunnen leveren. Voor een groot aantal projecten geven we als gemeente dan ook de kaders en/of doelstellingen mee aan de uitvoerende organisaties en houden we met betrekking tot de voortgang vinger aan de pols.

In deze rapportage richten we ons op die projecten, waar we als Gemeente Groningen, de administratie van voeren. Dit betekent dat we bijvoorbeeld voor de projecten Zuidelijke Ringweg en Stationsgebied wel de kosten opnemen, die samenhangen met de planvorming, kaderstelling en begeleiding, maar niet de kosten van het project zelf. De informatie over de uitvoeringskosten van deze projecten wordt verzorgd door de afzonderlijke projectorganisaties en ontvangt u via andere trajecten dan de Staat V.

In de Staat V van dit boekjaar (2015) hebben we getracht de leesbaarheid te verbeteren door informatie, nog meer dan voorheen, op hoofdlijn te presenteren. Dat betekent dat we bijvoorbeeld rapporteren over het totaal verstrekte krediet in plaats van een overzicht van deelkredieten én geven we in tegenstelling tot voorgaande jaren bij de verschillende projecten zo beknopt mogelijk de inhoud en voortgang van het project weer. Er zijn immers meerdere documenten (begroting, jaarrekening, meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer én projectgebonden raadsvoorstellen) waarin deze informatie is opgenomen.

Tot slot sluiten we met de Staat V 2015 één op één aan met het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015-2018 (inclusief verdeling naar deelprogramma's). Aan dat meerjarenprogramma is boekjaar 2015 immers gerelateerd. Over het laatst vastgestelde meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer (2016-2019) zal de Staat V 2016 rapporteren.

Met de vernieuwde werkwijze kunnen we een minder lijvige rapportage aan u opleveren zonder afbreuk te doen aan de informatieverstrekking. Wij hopen dat de opzet u bevalt.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. den Oudsten', with a horizontal line underneath.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Teesink', with a horizontal line underneath.

de secretaris,
Peter Teesink

Gemeente Groningen

Staat V 2015

April 2016

Inhoudsopgave

1. Deelprogramma Auto	3
Zuidelijke Ringweg (inclusief Helperzoomtunnel)	3
Dynamisch Verkeersmanagement (2013-2020)	3
Oostelijke Ringweg	4
Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg (Reitdiepplein)	4
Reconstructie Noordzeebrug / Bedumerweg.....	4
Doorstroming Martini Ziekenhuis (Boerhaavekruising)	5
Kleine Verkeersmaatregelen	5
Nieuw in 2015: Noordelijke Ringweg - Aansluiting Zonnelaan	6
2. Deelprogramma Openbaar Vervoer	6
OV-verbinding Leek-Roden (inclusief rotondes Hoogkerk en tunnel Eemsgolaan)	6
HOV-as West.....	6
Toegankelijke bushaltes	6
Busmaatregelen uit HOV-visie (3 tranches)	8
Spoorzone Groningen (inclusief bustunnel)	9
Doorontwikkeling Transferium Hoogkerk (inclusief bus op- en afrit Hoogkerk).....	9
3. Deelprogramma Fiets	10
Beter Benutten Fietsparkeren (Hoofdstation, P+R-terreinen en bushaltes).....	10
Fietspad de Verbetering	10
Fietsprojecten uit Netwerkanalyse.....	10
Plaatsen fietsklemmen in oude (studenten)wijken.....	10
4. Deelprogramma Parkeren	11
Uitbreiding P+R Haren	11
P+R Reitdiep	11
P+R Meerstad	11
Kwaliteitsmaatregelen P+R.....	12
5. Verkeersveiligheid	12
Afronden 30 km/u gebieden	12
Gedragbeïnvloeding en verkeerseducatie	12
6. Projecten verantwoord in Staat P (grondbedrijf) of volledig uitgevoerd en gefinancierd door derden	13
Staat P.....	13
Projecten uitgevoerd en gefinancierd door derden.....	13

1. Deelprogramma Auto

Zuidelijke Ringweg (inclusief Helperzoomtunnel)

In 2015 is met de drie gegadigde kandidaten gewerkt aan het aanbestedingstraject, een zogenaamde concurrentiegerichte dialoog, waarbij de partijen in dialoog met de opdrachtgever een aantal plannen opleveren en uiteindelijk een bieding doen.

In de zomer van 2015 startten ook de fysieke voorbereidingen; er is een start gemaakt met het verleggen van honderden (drinkwater)leidingen, (elektriciteits)kabels en rioolbuizen, omdat veel ervan op de plaats liggen van de toekomstige werkzaamheden. Met het verleggen is deze zomer gestart, zodat eind 2016/begin 2017 de eerste werkzaamheden aan de Ringweg kunnen beginnen. Overigens zijn dan nog niet alle kabels en leidingen verlegd. In totaal duurt de hele ondergrondse operatie drie à vier jaar. Hetgeen mede afhankelijk is van de precieze planning die de toekomstige opdrachtnemer van de Zuidelijke Ringweg maakt.

Verder zijn in 2015 door de Raad van State en de rechtbank uitspraken gedaan over de beroepen op het Tracébesluit en de omgevingsvergunning voor de aanleg van de Helperzoomtunnel. De omgevingsvergunning is inmiddels onherroepelijk, voor het Tracébesluit is een tussenuitspraak gedaan door de Raad van State.

Het totale projectbudget van het project Zuidelijke Ringweg is 693 miljoen euro en valt onder beheer van het Rijk. Voor de interne plankosten (vooral personele inzet rondom kaderstellende en monitorende rol) heeft u een krediet beschikbaar gesteld van 2,93 miljoen euro, waarvan intussen 2,56 miljoen euro is uitgegeven.

Dynamisch Verkeersmanagement (2013-2020)

Onder aansturing van Groningen Bereikbaar werken we samen met onze partners aan de uitbreiding van systemen voor dynamische verkeers- en parkeerbegeleiding om daarmee automobilisten goed en vlot naar hun juiste bestemming te verwijzen. In 2015 zijn de meeste beoogde fysieke maatregelen op straat gerealiseerd. U kunt hierbij denken aan het plaatsen van dynamische (informatie)borden en camera's langs de weg. De komende jaren (tot 2020) zullen in het teken staan van het optimaal inregelen, (verkeerskundig) beheer en onderhoud van deze systemen.

De totale investeringsomvang gedurende de looptijd van dit project is 13,9 miljoen euro, waarvan het aandeel van de Gemeente Groningen 2,92 miljoen euro (vanuit de middelen voor de Netwerkanalyse) bedraagt. Op dit moment is aan Groningen Bereikbaar de eerste termijnfactuur van 875 duizend euro betaald.

Oostelijke Ringweg

De afgelopen jaren zijn onder verantwoordelijkheid van de Provincie Groningen alle (vier) kruisingen op de Oostelijke Ringweg ongelijkvloers gemaakt en zijn er twee nieuwe fiets/ecobruggen aangelegd bij de Stadsweg en het Meedenpad. Met deze aanpassingen zijn zowel de verkeersveiligheid, doorstroming van het verkeer als de ruimtelijke inpassing verbeterd.

De gemeentelijke rol bij dit project was het begeleiden en deels financieren van het plan. De totale investeringsomvang van dit project bedraagt 36,7 miljoen euro. Het verstrekte krediet voor ons aandeel bedraagt (inclusief eigen plankosten) 5,44 miljoen euro. Tot en met eind 2015 is in totaal 3,41 miljoen euro uitgegeven.

De kosten van het project lopen volgens verwachting. De slotfactuur van de provincie voor de uitvoering zal in 2016 betaald worden.

Onlangs hebben we bij dit project moeten constateren dat we in 2014 onvoldoende krediet aangevraagd hebben. Dit komt doordat we destijds abusievelijk in de raming hadden opgenomen dat de kosten 2 maal ten laste van de BDU-subsidie zouden worden gebracht. Er is een interpretatie verschil gebleken over de berekening van de opbouw van de aanwezige middelen. Dit is recent naar voren gekomen bij afrondende gesprekken met de provincie. Het resultaat was dat er daardoor geen 1,4 miljoen euro, maar 700.000 euro krediet aangevraagd is. We zullen in VGR 1 de consequenties voor krediet en beschikbare dekking en mogelijke oplossing aan u voorleggen. Bij de nacalculatie 2016 voor dit project gaan wij deze fout herstellen. De extra benodigde financiering is beschikbaar binnen het totaal van de geormerkte budgetten voor de aanpak Ringwegen.

Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg (Reitdiepplein)

Al in 2006, tijdens de eerste fase van de werkzaamheden aan het knooppunt Noordelijke en Westelijke Ringweg, is het kruispunt Reitdiep (Prof. Uilkensweg) ongelijkvloers gemaakt. Daarmee was het project echter niet klaar. Het was immers de bedoeling dat de verkeerslichten op het kruispunt Hoogeweg op een later moment zouden worden weggehaald (2^e fase). Dit plan is bijgesteld naar aanleiding van overleg met de omgeving; de verkeerslichten verdwijnen niet.

Wel is het project in 2015 richting afronding gekomen. Zo is van september tot eind december 2015 gewerkt aan uitbreiding van capaciteit op het knooppunt Reitdiepplein. De laatste afronding en het aanplanten van groen vindt begin 2016 plaats. In de uitvoering en afronding is de provincie Groningen leidend. De verwachting is dat het project binnen budget blijft. Als er middelen overblijven worden enkele aanvullende wensen van de gemeente uitgevoerd. Het verstrekte krediet voor ons aandeel bedraagt (inclusief eigen plankosten) 1,96 miljoen euro. Tot en met eind 2015 is in totaal 1,75 miljoen euro uitgegeven. De (slot)factuur van alle kosten en de nacalculatie zullen in 2016 plaatsvinden.

Reconstructie Noordzeebrug / Bedumerweg

Vanaf 2012 hebben we in samenwerking met de provincie Groningen (trekker) en Rijkswaterstaat de Noordzeebrug over het Van Starckenborghkanaal vervangen. De nieuwe Noordzeebrug is hoger geworden (ca. 3 meter) om hem geschikt te maken voor het vervoer van meerdere lagen containers over dit kanaal. Tegelijkertijd is ook de kruising van de ringweg met de Bedumerweg ongelijkvloers gemaakt en zijn daarmee de verkeerslichten komen te vervallen. In 2015 zijn de werkzaamheden

nagenoeg tot een einde gekomen. Wat resteert voor 2016 is groenaanplant én de sloop van de oude pijlers van de oude brug (beton bleek harder dan verwacht). Het is de verwachting dat medio 2016 de spreekwoordelijke punten op de i zijn gezet.

De totale investeringsomvang van dit project bedraagt 30,6 miljoen euro. Het verstrekte krediet voor ons aandeel bedraagt (inclusief eigen plankosten) 3,32 miljoen euro.

In de bijbehorende begroting is onder andere een netto bijdrage opgenomen van 2,74 miljoen aan de provincie Groningen. De netto bijdrage bestaat enerzijds uit de bij ons in rekening gebrachte aanneemsom (4,2 miljoen euro) verminderd met de bijdrage die wij ontvangen voor de inbreng voor de grond (1,4 miljoen euro). In de administratieve praktijk zijn de bedragen niet netto verwerkt, maar zijn beide bedragen afzonderlijk (bruto) gefactureerd en verwerkt. Als gevolg daarvan is tot en met eind 2015 in totaal 4,7 miljoen euro uitgegeven. In formele zin is een kredietoverschrijding veroorzaakt, die volledig gedekt wordt uit de retributie grond van de Provincie Groningen. Om deze onrechtmatigheid bij de jaarrekening te herstellen is een technisch (aanvullend) krediet van 1,4 miljoen euro aangevraagd.

Doorstroming Martini Ziekenhuis (Boerhaavekruising)

In het kader van de bereikbaarheid van het Martiniziekenhuis én de doorstroming in het gebied zijn in 2015 de volgende maatregelen gerealiseerd:

- het maken van een bypass langs de Boerhaaverotonde waardoor verkeer vanaf de A7 eenvoudig richting het Martini Ziekenhuis kan rijden;
- het mogelijk maken van een links afslaan beweging vanaf het zuidelijk gedeelte van de Paterswoldseweg richting de A7;
- het doortrekken van de parallelle wegenstructuur aan de voorzijde van het Martini Ziekenhuis richting de Paterswoldseweg;
- het maken van een knip in de Van Swietenlaan waardoor gemotoriseerd verkeer (behoudens busverkeer) niet meer vanuit het zuiden naar de Boerhaaverotonde kan rijden;
- het optimaliseren van de huidige verkeerslichten op de kruisingen Laan Corpus den Hoorn en de kruising Paterswoldseweg/parallel rijbaan Martini Ziekenhuis;
- het aanpassen van de bebording op de nieuwe situatie.

Door deze aanpassingen zijn er verbeteringen zichtbaar, maar zien we ook dat de doorstroming met name in de namiddag richting A7 en A28 nog niet zo is als beoogd. Deze situatie wordt momenteel gemonitord en desgewenst zullen aanvullende maatregelen worden getroffen. Voor mogelijke maatregelen is financiële ruimte beschikbaar. Tot eind 2015 is er 1,45 miljoen euro uitgegeven op een verstrekt krediet van 1,85 miljoen euro.

Kleine Verkeersmaatregelen

Met het werkbudget "kleine verkeersmaatregelen" kunnen we direct inspelen op acute problemen rondom verkeers(veiligheids)situaties. De afgelopen jaren hebben we geconstateerd dat snelle actie rondom relatief kleine ingrepen (met soms grote impact) gewaardeerd wordt. Mede daardoor is door uw raad de afgelopen jaren het beschikbaar gestelde krediet (werkbudget) verhoogd; van 45 duizend euro in 2008 naar 150 duizend euro in 2015. Het totaal verstrekte krediet over de afgelopen jaren bedraagt 985 duizend euro. Tot en met eind 2015 is er 772 duizend euro uitgegeven.

Nieuw in 2015: Noordelijke Ringweg - Aansluiting Zonnelaan

Met dit project willen we de verkeersdoorstroming en –veiligheid verbeteren van de kruising van de op- en afritten van de Noordelijke Ringweg met de Zonnelaan/Zernikelaan. In 2015 bevond dit project zich in de onderzoeksfase. Deze fase is nog niet afgerond, omdat er samenhang is met de ontwikkelingen op het Zernikecomplex (o.a. parkeergarage) én omdat sommige oplossingen het krediet van 500 duizend euro overschrijden. Tot en met eind 2015 is er 10 duizend euro aan plankosten uitgegeven.

2. Deelprogramma Openbaar Vervoer

OV-verbinding Leek-Roden (inclusief rotondes Hoogkerk en tunnel Eemsgolaan)

Dit project vindt zijn oorsprong in de vastgestelde (geactualiseerde) netwerkanalyse en HOV-visie. De hoge verkeersintensiteit op de verbinding Leek-Roden, in combinatie met de slechte doorstroming van het verkeer, leveren voor het busverkeer in de ochtend- en avondspits minuten vertraging op. Daarnaast staat het kruispunt busbaan Peizerweg - Eemsgolaan als verkeersonveilig bekend. Deze knelpunten worden met dit project aangepakt door de realisatie van een ongelijkvloerse kruising/onderdoorgang bij de kruising Eemsgolaan en Peizerweg en later een aantal ingrepen bij de rotondes Hoogkerk.

Eind 2015 is het project van start gegaan en is er gewerkt aan de aanbesteding. De totale investeringsomvang is geraamd op 20 miljoen euro. De gemeentelijke bijdrage (krediet) hierin bedraagt 4,95 miljoen euro. Tot en met eind 2015 zijn er geen kosten gemaakt die (al) ten laste zijn gebracht van het “gemeentelijk” krediet; de provincie heeft in oktober 2015 een krediet van 79 duizend euro verstrekt voor de eerste kosten. Vanaf 2016 zullen verrekening en betalingen uit het “gemeentelijk” krediet plaatsvinden.

HOV-as West

Met de busbaan HOV-as West realiseren we (het laatste deel van) de vrije busbaan vanaf het transferium Hoogkerk tot aan het Hoofdstation. Het project HOV-as West omvat meer specifiek het deel vanaf de kruising Paterswoldseweg tot aan het Emmaviaduct, waarbij het Noord Willemskanaal overgestoken wordt met een laag gelegen beweegbare brug (voor nu tijdelijke Baileybrug). Daarbij dient gezegd dat in de nabije toekomst de busbaan (via tunnel onder het sporencomplex) zelfs direct (dus niet via Emmaviaduct) aan zal komen op het Hoofdstation.

De totale investeringsomvang van dit project is geraamd op 14,2 miljoen euro. Het reeds verstrekte krediet heeft dezelfde omvang. Tot en met eind 2015 is in totaal 10 miljoen euro uitgegeven. In gebruik name van de busbaan is voorzien in april 2016.

Toegankelijke bushaltes

Ter verbetering van de toegankelijkheid werken we stapsgewijs, gedurende 5 jaar, aan de aanpassing van de bushaltes in de stad. De doelstelling is om 420 van de in totaal 650 bushaltes toegankelijk te maken. Dat doen we in zelfstandige projecten, maar ook als onderdeel van grotere projecten (zoals de HOV-visie).

De totale investeringsomvang van dit project is geraamd op 4,06 miljoen euro en wordt gedekt uit:

1. 3,06 miljoen euro die betrekking heeft op zelfstandige projecten;

2. 1 miljoen euro voor haltes die in de HOV-visie zijn opgenomen en daarmee onderdeel uitmaken van de 19,339 miljoen euro krediet voor dat project (zie volgende project: busmaatregelen uit HOV-visie / 3 tranches)

Aan het toegankelijk maken van bushaltes is tot en met eind 2015 in totaal 2,75 miljoen euro uitgegeven.

Busmaatregelen uit HOV-visie (3 tranches)

In de HOV-visie is een groot aantal maatregelen (waaronder toegankelijk maken haltes, zie vorige project) opgenomen die tot doel hebben de doorstroming en regelmaat van het busverkeer in de stad te verbeteren. De uitvoering van de HOV-maatregelen is opgedeeld in drie tranches.

Tranche 1 voorziet in de realisatie van:

- a. twee richtingen busverkeer op Damsterdiep noordzijde;
- b. aanleg langs halte Stationsweg noordzijde t.h.v. stadsbalkon;
- c. aanpassen VRI en stopstrepen kruising Zaagmuldersbrug;
- d. halte Damsterdiep nabij Oostersluis;
- e. halte aan HOV-as West ter hoogte van Stadspark incl. voetpad naar Peizerweg;
- f. halte Buitenhof aan Peizerweg ter hoogte van Hunsingolaan;
- g. looproute IKEA-Europaweg opwaarderen;
- h. Europapark aanleg plasvoorziening;
- i. Aanpassing haltes op langere bussen.

Tranche 2 voorziet in de realisatie van:

- a. keerlus Ruischerbrug (uitvoering door provincie);
- b. afsluiting Herebrug voor autoverkeer;
- c. VRI Petrus Campersingel-Hanzeplein;
- d. Oostersingel doorstroming;
- e. samenvoeging twee haltes Beijum;
- f. opheffing haltes Meedenpad;
- g. opheffing haltes Oosterstraat en Gelkingestraat;
- h. opwaarderen haltes en uitbreiding DRIS;
- i. toegankelijke haltes 2014;
- j. opruimen haltes die vanwege vervallen lijn 4 niet meer noodzakelijk zijn.

Tranche 3 voorziet in de realisatie van:

- a. 3 haltes in Lewenborg samenvoegen tot 2 haltes;
- b. realisatie bushaltes bij de Gasunie;
- c. Singeldam;
- d. overstap knooppunt UMCG Noord;
- e. Kolendrift;
- f. Doorsteek Johan van Zwedenlaan;
- g. overstap Oost-West op HOV –as bij Corpus den Hoorn;
- h. halte Groningen Zuid (Noord-Zuid) bovenop viaduct.

Veel maatregelen uit bovenstaande tranches zijn inmiddels gerealiseerd. Voor de doorsteek Van Zwedenlaan (project f. tranche 3) geldt dat het project een lagere prioriteit gekregen, terwijl het geschikt maken van de op- en afritten Westelijke ringweg ten behoeve van bussen afkomstig van de nieuwe busremise aan de Peizerweg, aan het project is toegevoegd. Verder is er voor gekozen om de planvorming van de Singeldam te faseren en te betrekken bij de planvorming Oosterhamriktracé (Gerrit Krolbruggen), waarbij we voor de doorstroming van de bussen nu eerst inzetten op tijdelijke maatregelen op de kruising van het Oosterhamriktracé met de JC Kapteijnlaan. Het faseren geldt ook

voor project b uit Tranche 2, te weten de knip op de Herebrug, die nu in samenhang met de maatregelen uit de (nieuwe) binnenstadsvisie wordt beschouwd.

Voor de maatregelen uit de drie tranches (en samenhang met project toegankelijke bushaltes: 1 miljoen) is een krediet verstrekt van 19,34 miljoen euro. Tot en met eind 2015 is er 4,72 miljoen euro uitgegeven.

Spoorzone Groningen (inclusief bustunnel)

In het project Groningen Spoorzone werken we samen met de provincie Groningen (trekker), ProRail, NS en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Onze rol is breed, maar primair zijn wij verantwoordelijk voor de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen, de herinrichting van het voorplein en de fietstunnel (en stallingen). De provincie is risicodragend verantwoordelijk voor de spoorse ingrepen (transfer, spoorconfiguratie en opstel terrein).

In 2015 zijn de plannen van de afgelopen jaren in samenhang technisch, functioneel en ruimtelijk beoordeeld en getoetst op financiële haalbaarheid. Geconcludeerd kan worden dat de beoogde omvangrijke en ambitieuze ingrepen in het kader van Groningen Spoorzone waar kunnen worden gemaakt. De totale investering (inclusief bustunnel etc.) bedraagt op dit moment zo'n 275 miljoen euro.

Begin 2015 is ook duidelijk geworden dat PostNL plannen heeft het stationsgebied te verlaten. Dit geeft het project de mogelijkheid om de busonderdoorgang te optimaliseren en de Rivierenbuurt een 'voorkant' te geven aan de zijde van het spoor. In samenhang met de verplaatsing van het opstel terrein en de aanleg van de bustunnel onder de sporen ontstaan er in het gebied zo kansen voor de ontwikkeling van Stationsgebied Zuid, waarbij de voetgangerstunnel (met vrije interwijkpassage over de hele breedte) en de fietstunnel de barrièrewerking van het spoor opheffen. Daarbij komt dat met de beoogde ondergrondse fietsenstalling (5000 plaatsen) de grote vraag naar fietsparkeerplekken op het hoofdstation wordt bediend.

De totale investering in het gebied wordt nu geraamd op zo'n 275 miljoen euro en heeft naast de spoorse ingrepen betrekking op de bustunnel (20 miljoen euro) en de geraamde investeringsomvang voor de fietstunnel en de fietsenstalling van respectievelijk 12 en 8 miljoen euro.

Het huidig verstrekte krediet, grotendeels ingezet voor planvoorbereiding en –begeleiding, bedraagt 4,34 miljoen euro. Tot en met eind 2015 is er 3,91 miljoen euro uitgegeven.

Doorontwikkeling Transferium Hoogkerk (inclusief bus op- en afrit Hoogkerk)

In 2015 zijn de projecten doorontwikkeling transferium Hoogkerk (ook i.r.t. parkeergelegenheid Hotel v/d Valk) en de bus op- en afrit Hoogkerk in samenhang bekeken en is er een RSP-subsidie (van 5.157.000 euro) voor dit project (in feite 2 deelprojecten) toegekend. Ook is afgesproken dat het deelproject bus op- en afrit Hoogkerk wordt aangelegd binnen het project ARZ.

De totale kosten, inclusief de eerste fase van Transferium Hoogkerk, zijn geraamd op 19,677 miljoen euro (was: 15,188 miljoen euro) en worden gedekt uit diverse bronnen (bijv. eigen middelen, RSP-en, Beter Benutten-subsidie). Het deel rondom de bus- op en afrit (RSP) wordt lumpsum aan ARZ gegeven als taakstellend budget. In de voorlopige planning wordt rekening gehouden met een oplevering in de 2^e helft van 2017. Dit loopt ongeveer parallel met de start van de ARZ.

3. Deelprogramma Fiets

Beter Benutten Fietsparkeren (Hoofdstation, P+R-terreinen en bushaltes)

In het kader van het project 'Beter benutten fietsparkeren. Bushaltes en P+R terreinen' zijn de afgelopen twee jaar bij zowel de P+R-locaties (zoals) Hoogkerk, Kardingse en Haren als bij drukke haltes (zoals) langs de Ketwich Verschuurlaan en Europaweg nette, ruime en moderne fietsparkeervoorzieningen geplaatst. Het gaat daarbij concreet om (overkapte) fietsenstallingen en (OV-)fietskluizen.

Gebleken is dat het project 128 duizend euro goedkoper is uitgevoerd dan vooraf verwacht (867 versus 995 duizend euro). Dit leidt ertoe dat we subsidie (98 duizend euro) terugbetalen (accountantsverklaring is ontvangen) en dat we de resterende 30 duizend euro gebruiken voor afrondende werkzaamheden c.q. enkele kleine fietsparkeerwensen. De eindafrekening en nacalculatie zal in 2016 aan u worden aangeboden.

Fietspad de Verbetering

Het nieuwe fietspad tussen de Johan van Zweedenlaan in Hoogkerk en de Peizerweg is medio 2015 in gebruik genomen door de fietsers. Met dit fietspad is er een (kortere) alternatief tussen de stad en Hoogkerk, waarbij we in het ontwerp ook aanpassingen hebben gedaan om de overgang bij de Van Zweedenlaan veiliger te maken.

Begin 2016 vindt de eindafrekening met de aannemer plaats en kunnen we de financiële balans opmaken. Het is de inschatting dat de kosten, net als het verstrekte krediet, 610 duizend euro zullen bedragen. 18 februari 2015 heeft u 40 duizend euro extra krediet (was 570 duizend euro) verstrekt.

Fietsprojecten uit Netwerkanalyse

De fietsprojecten die naar voren zijn gekomen uit de netwerkanalyse hebben tot doel de aansluiting van regionale fietsroutes op het stedelijke netwerk te verbeteren. In dit (eerste) pakket, dat navolging heeft gekregen met de projecten uit de fietsstrategie (eind 2015), zijn 3 projecten benoemd waarbij inmiddels kosten zijn uitgegeven.

- *Fietspad langs de Noordelijke Ringweg* (€1,5 miljoen begroot, € 72.000 uitgegeven)
- *Fietspad langs spoorlijn Groningen – Sauwerd* (€ 600.000 begroot, € 3.000 uitgegeven)
- *Verbeteren Slimme Routes Zernike* (€ 800.000 begroot, € 100.000 uitgegeven)

Het vastgestelde krediet voor het totaal pakket fietsmaatregelen netwerkanalyse is 3,1 miljoen euro. Voor bovenstaande projecten geldt dat er in 2015 planvorming heeft plaatsgevonden. Uitvoeringskosten worden nog niet gemaakt.

Plaatsen fietsklemmen in oude (studenten)wijken

Met veel studenten, een compacte stad (met de fiets ben je overal snel) en een goede fietsinfrastructuur staan er in de stad en daarmee ook in de oude (studenten)wijken veel fietsen. Om deze fietsen zo ordelijk mogelijk op straat te hebben staan, worden in deze wijken al enkele jaren fietsklemmen geplaatst (samenhang met meerjarenprogramma wonen). Afgelopen jaar is van het beschikbaar gestelde krediet van 50 duizend euro (2 jaar) 46 duizend euro uitgegeven. Dit is onderdeel van een brede aanpak fietsklemmen

4. Deelprogramma Parkeren

Uitbreiding P+R Haren

Sinds de opening (in 2008) van de, nu eerste fase van, P+R Haren bleken de bijna 400 parkeerplekken op werkdagen al snel volledig bezet en zagen we ook in het weekend dat veel mensen gebruik maken van deze P+R. Uitbreiding was dan ook noodzakelijk. Sinds maart 2015 kwamen er al 250 extra plaatsen beschikbaar en sinds de zomer zijn dat er ruim 500. In totaal zijn er nu grofweg 900 plekken beschikbaar. Daarnaast zijn er afgelopen jaar op deze P+R de volgende zaken gerealiseerd:

- Fietsvoorzieningen (rekken, kluizen én ov-fiets) / zie ook Beter Benutten Fiets
- Ledverlichting met sensor
- Fietspad aan zuidzijde
- Nieuwe beplanting

Naast bovenstaande inhoudelijke punten lijkt het project P+R Haren financieel op een succes af te stevenen. De bij de start van het project verwachte investeringsomvang van 4,786 miljoen euro (krediet bedraagt 4,896 miljoen euro, maar is inclusief 110 duizend euro voor fietsvoorzieningen) lijkt niet nodig te zijn. Tot en met eind 2015 is immers 3,672 miljoen euro uitgegeven. Alhoewel er nog enkele afrondende zaken plaats moeten vinden en ook de slotfactuur nog moet worden verwerkt zal er een aanzienlijk bedrag (vooral RSP-subsidie die terugvloeit naar provincie) overblijven.

P+R Reitdiep

Op de aanrijdroute vanuit Grijpskerk/Zuidhorn/Zernike naar Groningen realiseren we P+R Reitdiep ten noorden van de Friesestraatweg (N355). De capaciteit van dit nieuwe terrein is grofweg 300 parkeerplaatsen. De ontsluiting voor de auto komt uit op de Professor Uilkensweg, waar ook de haltevoorziening voor het busvervoer wordt gerealiseerd.

De kosten voor dit project worden nagenoeg geheel gedekt uit RSP. Door de provincie is hiervoor in 2015 een beschikking afgegeven van bijna 4,2 miljoen euro

Aangezien de uitvoeringsfase aanstaande is, zal begin 2016 de aanvullende kredietaanvraag (uitvoeringskrediet) aan u ter besluitvorming worden voorgelegd. Vooralsnog zijn de plankosten tot en met eind 2015 ad 179 duizend euro betaald uit het voorbereidingskrediet van 192 duizend euro.

P+R Meerstad

Bij Meerstad komt een nieuw P+R-terrein dat plaats gaat bieden aan ongeveer 400 auto's. Het terrein komt langs de Driebondsweg, die parallel aan het Eemskanaal loopt. Het nieuwe P+R-terrein biedt, zeker sinds de komst van de nieuwe Sontbrug, een goed alternatief voor parkeren in de binnenstad voor bezoekers uit de richtingen Hoogezand en Delfzijl. Het terrein wordt uitgerust met digitale panelen met actuele informatie over de bustijden, een overdekte wachtruimte, fietsenstallingen en toiletten. Dankzij informatiepanelen die langs langs de A7 vanuit Hoogezand komen te staan, kunnen automobilisten zien of er nog vrije parkeerplekken op het P+R-terrein zijn.

De kosten voor dit project worden nagenoeg geheel gedekt uit RSP. Door de provincie is hiervoor begin 2016 een beschikking afgegeven van 5,6 miljoen euro, waarvan grofweg 5,3 miljoen euro sec is bedoeld voor de P+R. De overige bijdrage is bedoeld voor duurzaamheidsmaatregelen (200 duizend euro) en een keerlus voor de bus nabij Harkstede (80 duizend euro).

De tot en met eind 2015 gerealiseerde (plan)kosten van 129 duizend euro passen binnen het huidige krediet van 221 duizend euro en kunnen onder de toegekende RSP-subsidie gebracht worden.

Aangezien de uitvoeringsfase aanstaande is, zal in 2016 de aanvullende kredietaanvraag (uitvoeringskrediet) aan u ter besluitvorming worden voorgelegd.

Kwaliteitsmaatregelen P+R

In dit project verbeteren we de kwaliteit van de voorzieningen en uitstraling van bestaande P+R-locaties rond de stad. De P+R-reiziger en zijn wensen staan daarbij centraal. Voor elke bestaande locatie (Haren/A28, Hoogkerk, Euroborg/P3 en Kardinge) is in 2015 onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de veiligheid, snelheid, gemak, comfort en beleving te vergroten. Het voornemen is om deze maatregelen in 2016 te realiseren.

In 2015 hebben we wel moeten constateren dat de financiële ruimte in het RSP voor dit project (was eind 2014 bij vaststellen MJP Verkeer 2015-2018 nog ruim 3 miljoen) is afgenomen tot 1,8 miljoen euro. De reden hiervoor is dat de projecten P+R Reitdiep en P+R Meerstad duurder werden dan eerst geschat. Aangezien het project kwaliteitsmaatregelen als restpost (communicerend vat) in de totale P+R-financieringsmand was opgenomen, leidde dit tot een kleiner budget. Met de beschikbare 1,8 miljoen euro kunnen we niet alle ambities verwezenlijken, maar wel een eerste goede aanzet geven. Mogelijk kunnen in de toekomst door meevallers op andere (RSP)projecten ambities, waar nu geen geld voor beschikbaar is, alsnog worden uitgevoerd.

5. Verkeersveiligheid

Afronden 30 km/u gebieden

In de zomer van 2015 hebben we het laatste deelproject, te weten de reconstructie van 30 km/uur gebied Vechtstraat, afgerond. De Vechtstraat wordt nu gekenmerkt door meer groen, bredere stoepen en een andere indeling van de parkeervakken.

Voor het totale project (inclusief de overige gebieden: Engelbert/Middelbert, Floresstraat, Haydnlaan/Troelstralaan) heeft u een totaalkrediet beschikbaar gesteld van 1,794 miljoen euro. Tot en met eind 2015 is er 1,717 miljoen euro uitgegeven. In 2016 zal de nacalculatie van dit project plaatsvinden. De verwachting is dat het project met een klein positief resultaat sluit.

Gedragbeïnvloeding en verkeerseducatie

Vanaf 2015 is wederom structureel geld uit getrokken voor verkeersveiligheid. We onderscheiden daarbij een infrastructurele (kleine verkeersmaatregelen) en een gedragscomponent.

Met beïnvloeding van verkeersgedrag, vooral van fietsers, lijkt veel te bereiken. We bereiden daarom maatregelen en experimenten voor die via een gedragsaanpassing leiden tot veiligere situaties. Hiervoor hebben we jaarlijks 150 duizend euro beschikbaar. Ook hebben we afgelopen jaar verkeerseducatie aangeboden met de nadruk op het bereiken van schoolgaande kinderen (55 duizend euro).

6. Projecten verantwoord in Staat P (grondbedrijf) of volledig uitgevoerd en gefinancierd door derden

Staat P

In de staat P worden de projecten verantwoord waar grondexploitatie wordt bedreven. Voor een tweetal projecten; Sontwegtracé (onderdeel Eemskanaalzone) en Fiets- en autoparkeren Forum (onderdeel Forum / Grote Markt) verwijzen wij u naar die betreffende rapportages. In verband met de aardbevingsproblematiek geldt dat voor het Forum de meest recente informatie is opgenomen in de recentelijk vastgestelde herziene grondexploitatie.

Projecten uitgevoerd en gefinancierd door derden

In deze staat V zijn de projecten N360 (investeringsomvang 8,3 miljoen euro) en Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden (investeringsomvang 133 miljoen euro) niet opgenomen. Uiteraard raken deze projecten onze stad (doorkruist grondgebied) en denken we graag mee over goede en optimale oplossingen. Voor deze financiële verantwoording spelen deze beide projecten echter geen rol; u heeft hier geen krediet voor verstrekt.